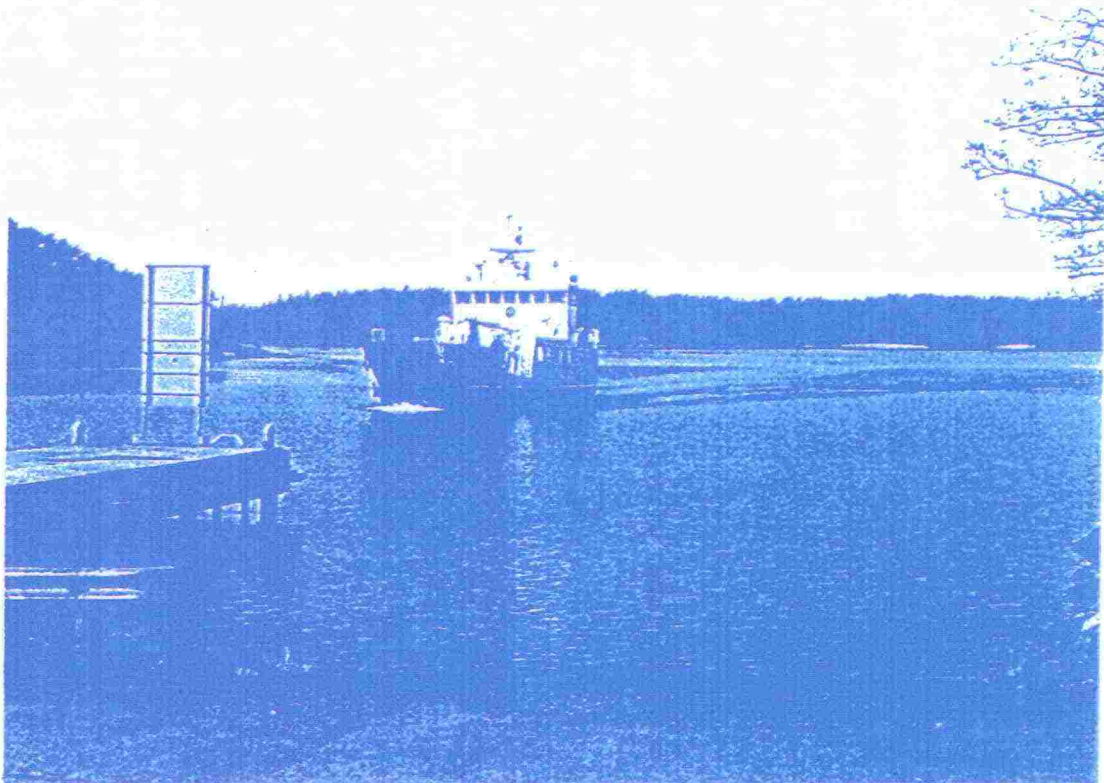


Lii Seurafoto/Sjöman

SAARISTOMEREN YHTEYSALUSLIIKENTEE KEHITTÄMINEN



Merenkululaitos
Saaristomeren merenkulkupiiri

VIATEK / VIASYS

13.5.1994

SAARISTOMEREN YHTEYSALUSLIIKENTEE KEHITTÄMINEN



Merenkulkulaitos
Saaristomeren merenkulkupiiri

VIATEK / VIASYS

13.5.1994

YHTEENVETO

Tämän työn tavoitteena on ollut kehittää Saaristomeren yhteysalusliikenteen reittejä ja aikatauluja siten, että liikenne voidaan hoitaa käytävissä olevilla resursseilla mahdollisimman tehokkaasti, taloudellisesti ja samalla tarjota saariston eri osiin yhtenäinen tavoitteeksi asetettu palvelutaso. Merenkulkupiirin hoitama yhteysalusliikenne perustuu saaristolakiin (494/81).

Liikenneministeriö asetti 1991 toimikunnan selvittämään, miten Turun saariston yhteysalusliikenne olisi järjestettävä. Saaristoliikennetoimikunnan mietintö valmistui 1993. Toimikunta keskittyi työssään niihin yleisiin periaatteisiin, joiden mukaan Turun saariston yhteysalusliikenne ja muu julkisin varoin tuettu saariston kuljetustoiminta tulisi järjestää. Toimikunta katsoi, että kuljetuksissa esiin tulleet puutteet tulisi ratkaista saariston kuntien ja Saaristomeren Merenkulkupiirin kesken. Valtion kustannukset saaristoliikenteen ylläpitämiseen pääomakustannuksineen olivat 40.7 mmk vuonna 1991. Varsinaisten käyttömenojen osuus oli tästä 29.8 mmk. Yhteysalusten kustannukset matkustajaa kohden vaihtelevat reiteittäin runsaasta sadasta markasta lähes viiteensataan markkaan.

Yhteysalukset palvelevat liikennettä 9 saaristokunnan alueella. Nämä kunnat ovat Iniö, Velkua, Merimasku, Rymättylä, Houtskari, Korppoo, Nauvo, Parainen ja Dragsfjärd.

Suurten saariryhmien osalta tavoitteena on päivittäisen liikennöintiajan pidentäminen ja palvelutason asteittainen parantaminen. Tavoitetta sovelletaan ympärivuotisesti. Lähisaarten osalta on tavoitteena työ- ja koulumatkojen, elinkeinoelämän kuljetusten sekä kevyen tavarankuljetusten järjestäminen päivittäin. Asiointimatkat tulee sovittaa yhteen päivittäisten kuljetusten kanssa, kuitenkin niin, että jos päivittäistä työtai koulumatkatarvetta ei ole, asiointimatkat voidaan tehdä 2-5 kertaa viikossa. Raskaan tavarankuljetus, johon tarvitaan erikoiskalustua järjestetään tilauksesta kahden viikon tilausajalla. Kantavan jään aikana sekä kelirikkoaikana tavoitetta sovelletaan mahdollisuuksien mukaan. Kaukaisten saarten osalta tulee kehittää liikennettä siten, että säännöllistä liikennettä muutetaan tilausliikenteeksi liikennetarpeen mukaan. Tavoitteena on järjestää päivittäin liikenne yhteen suuntaan ja kerran viikossa edestakainen asiointimatka. Raskaan tavarankuljetusten ja kelirikon osalta on samat vaatimukset kuin lähisaarten kohdalla.

Yhteysalusten reittejä on tällä hetkellä yhteensä 12. Yhteysalusliikennettä hoidetaan 13 aluksella. Uutena aluksena ollaan hankkimassa suurta lautta-alusta Hiittisten liikenteeseen. Tämän lisäksi on tehty päätös vastaavanlaisen suuren lautan hankkimisesta Iniön liikenteeseen.

Yhteysalusliikenteen varassa on vakinaisia asukkaita yhteensä noin 1100. Suurissa saariryhmissä Iniöllä ja Hiittisissä asuu kummassakin noin 200 henkilöä. Vakinaisen asutuksen lisäksi saaristossa on runsaasti loma-asutusta, etenkin Hiittisten ja Iniön suunnalla. Yhteysalusliikenteen varassa on myös elinkeinotoimintaa ja matkailua palvelevia yrityksiä.

Tämän suunnittelutyön ensimmäisenä vaiheena tehtiin liikennekysely. Kysely oli tarkoitettu kaikille kanta-asukastalouksille ja satunnaisotoksena noin puolelle kesäasukastalouksista. Palautusprosentit olivat kanta-asukkaiden osalta 59 % ja kesäasukkaiden osalta 45 %. Postitse tehtyjen liikennekyselyiden vastausprosentit vaihtelevat yleensä välillä 40-60%

Tielaitos vastaa yleisistä teistä ja niihin liittyvistä maantielosseista ja -lautoista. Maantielosseja saariston alueella on yhteensä 20. Parainen - Nauvo, Korppoo- Houtskari sekä Korppoo- Norsskata välejä hoidetaan lautta-aluksilla. Tielaitoksen valvonnassa on myös 6 yksityistielossia saariston alueella. Postilaitos hoitaa osin omia kuljetuksiaan. Merivartiosto liikkuu omalla kalustollaan, samoin Merenkulkupiirin luotsitoiminnan käytössä on useita kuttereita. Puolustuslaitos vastaa pääosin omista kuljetuksistaan Utön ja Örön saarten osalta. Saariston alueella toimii myös kymmenkunta yksityistä pientä matkustaja-alusta, vesibussia tai muuta henkilöliikenteeseen tarkoitettua venettä. Tämän lisäksi Merenkulkupiiri ostaa yksityisiä kuljetuspalveluja täydentämään omaa yhteysalusliikennettä.

Suunniteltaessa yhteysalusliikennettä pyrittiin noudattamaan mm. seuraavia periaatteita: Reitit suunnitellaan siten, että ne palvelevat mahdollisimman hyvin matkustaja ja kuljetustarpeita lähtöpaikasta määränpäähän. Kunnanrajat eivät ole ratkaisevia suunniteltaessa reittejä. Reitin kumpikin pää pyritään yhdistämään yleiseen tiehen, jolloin reittiä voidaan kulkea molempiin suuntiin ja jatkoyhteysmahdollisuudet paranevat. Kussakin saarella liikennöidään vain yhteen paikkaan. Saaren sisäinen liikenne hoidetaan teitä myöten. Kuljetaan lyhintä reittiä mantereelle. Kehitetään saariston poikittaista liikennettä, parantamaan matkailun edellytyksiä. Aikataulut ja reitit suunnitellaan siten, että ne tarjoavat mahdollisuuksien mukaan yhtenäisen palvelutason saariston eri osissa. Aikataulut sovitetaan vastaamaan yhteystarpeita eri vuodenaikoina ja eri viikonpäivinä.

Yhteysalusliikennettä järjestettäessä tulisi lisäksi pyrkiä seuraaviin tavoitteisiin: Henkilökuljetukset tehdään avoveden aikaan nopeilla, keveillä aluksilla. Autojen siirto ja suuret tavarakuljetukset tehdään muutaman kerran viikossa tai harvemmin, tähän sopivalla aluksella. Raskaissa kuljetuksissa siirrytään entistä enemmän tilausliikenneperiaatteeseen. Kehitetään yhteistyötä tielaitoksen, merivartiolaitoksen, postin ja puolustusvoimain kanssa. Lisätään yhteistyötä matkailuelinkeinon kanssa. Hiljaisimmat vuorot hoidetaan mahdollisimman pienin kustannuksin. Vapaata kapasiteettia voisi mainostaa ja myydä matkailuyrittäjille. Merenkulkupiirin perustaman saaristoliikennetoimikunnan myötä on kuntien kiinnostus yhteysalusliikenteen kustannussäästöihin lisääntynyt. Kokeillaan uusia ratkaisuja ja kehitetään toimintaa saatavien kokemusten pohjalta

Raportissa on esitetty suunnitelma yhteysalusreittien järjestämiseksi uudelta pohjalta. Jokaisesta reitistä on laadittu yksityiskohtainen reittiselostus. Reittiselostuksen lisäksi on esitetty perusaikataulu, joka kuvaa tavallisen arkipäivän reittiä ja kellonaikoja. Talviliikenne noudattaa pääosin samoja reittejä kuin kesäliikennekin, vuoroja vähennetään kuitenkin jonkin verran ja eräitä reittejä lyhennetään. Yhteysalusliikennettä täydennetään ostamalla kuljetuspalveluja yksityisiltä liikenteenharjoittajilta. Tässä esitetyn suunnitelman mukaan yhteysalusliikenteessä on mahdollista saavuttaa noin 8 miljoonan markan vuosittaiset kustannussäästöt.

UTVECKLINGEN AV SKÄRGÅRDHAVETS FÖRBINDELSEFARTYGSTRAFIK

SAMMANDRAG

Som mål för detta projektarbete har varit att utveckla Skärgårdshavets förbindelsefartygstrafiks rutter och tidtabeller så, att trafiken kan skötas med de resurser vi har så effektivt, ekonomiskt och på samma gång erbjuda så god service som möjligt till skärgårdens olika delar. Sjöfartsdistriktets förbindelsefartygstrafik grundar sig på skärgårdslagen (494/81).

Trafikministeriet satte 1991 en kommitté för att klargöra, hur Åbolands skärgårds förbindelsetrafik borde organiseras. Skärgårdstrafikkommittébetänkandet blev klart 1993. Kommittén koncentrerade sig i sitt arbete i de allmänna grundprinciper, enligt vilka Åbolands skärgårds förbindelsefartygstrafik och övrig transportverksamhet, som åtnjuter offentliga stödmedel, skulle organiseras. Kommittén ansåg, att de brister som kommit fram i transporterna borde lösas mellan skärgårdskommunerna och Skärgårdshavets sjöfartsdistrikt. Statens kostnader för att upprätthålla skärgårdstrafiken med kapitalkostnader var 40,7 mmk år 1991. Den egentliga driftskostnadsdelen var 29,8 mmk. Förbindelsefartygens kostnader per passagerare varierar beroende rutten från drygt hundra mark till cirka fenhundra mark.

Förbindelsefartygen trafikerar inom 9 skärgårdskommuner. Dessa kommuner är Iniö, Velkua, Merimasku, Rimito, Houtskär, Korpo, Nagu, Pargas och Dragsfjärd.

För de stora ögruppernas del är målet att förlänga den dagliga trafiktiden och förbättra servicenivån stegvist. Målet skall tillämpas året om. För de närliggande öarnas del är målet att man kan ordna dagliga turer för arbets- och skolresor, näringslivets transporter samt transporter för lätta varor. Resor för att sköta sina ärenden skall kombineras med dagliga transporter, men dock så, att om dagliga arbets- och skolresebehov inte finns, så skall ovannämnda resor kunna göras 2 - 5 gånger i veckan. De tunga varornas transport, vilket kräver specialkommunikationsmedel ordnas enligt beställning, beställningstiden är 2 veckor. Under bärande is samt menförestider försöker man tillämpa målsättningen enligt möjligheterna. Trafiken till de avlägsna öarna skall utvecklas så, att man ändrar den regelbundna trafiken till beställningstrafik enligt trafikbehov. Som mål har man att ordna dagligen trafiken åt ena hållet och en gång i veckan tur- returtrafik för att sköta ärenden. För transporter av tunga varor och menförestrafiken har samma krav som för närbelägna öar.

Förbindelsefartygsrutterna är för närvarande 12 tillsammans. Förbindelsefartygstrafiken sköts med 13 fartyg. Man håller på och skaffar ett nytt fartyg, en stor färja, till Hitis trafikrutt. Ytterligare har man gjort ett beslut, att skaffa en motsvarande stor färja till Iniö trafikrutt.

Det finns cirka 1100 stadigvarande invånare, som är beroende av förbindelsefartygstrafiken. På de stora ögrupperna Iniö och Hitis bor det i vardera cirka 200 personer. Utöver stadigvarande befolkning finns det ytterligare i skärgården riklig fritidsbebyggelse, i synnerhet på Hitis och Iniö områden. Också näringslivsverksamhet och turistföretagen är beroende av förbindelsetrafiken.

Som första åtgärd för detta planeringsarbete gjordes trafikenkät. Enkäten var menat till stadigvarande hushåll och slumpvis valda cirka halva mängden av fritidshushåll. Svarsprocenterna för stadigvarande hushåll 59 % och fritidshushåll 45 %. I den per post gjorda trafikenkäten varierar svarsprocenterna mellan 40 till 60 %.

Vägverket ansvarar för allmänna vägar och landsvägsfärjorna. Landsvägsfärjor finns det inom skärgården 20 tillsammans. Pargas-Nagu, Korpo-Houtskär samt Korpo-Norrskata sköts med färjor. Vägverket bevakar också över 6 privata landsvägsfärjor inom skärgården. Postverket sköter till en del själv sina transporter. Sjöbevakningen trafikerar med egna kommunikationsmedel, på samma sätt har Sjöfartsdistriktet i lotsningen flera lotskuttrar. Försvarsmakten ansvarar huvudsakligen själv om sina transporter till Utö och Örö. Inom skärgårdsområdet verkar också tiotals privata små passagerarfartyg, vattenbussar eller andra båtar för persontrafik. Utöver detta köper Sjöfartsdistriktet privata transporttjänster för att komplettera sin egen förbindelsetrafik.

Vid planering av förbindelsetrafiken strävar man att efterfölja bland annat följande principer: Rutterna planeras så, att de tillgodoser passagerar- och transportbehoven från avgångshamnen till ändhamnen. Kommungränserna har inte betydelse när man planerar rutter. Ruttens båda ändstationer sträver man att förena med allmän väg, för att rutten kan utnyttjas i båda riktningar och att anslutningsmöjligheterna förbättras. Varje ö trafikeras endast till en plats. Öns interna trafik sköts längs vägar. Man trafikerar enligt kortaste rutt till fastlandet. Man utvecklar skärgårdens tvärgående trafik och förbättrar förutsättningarna för turismen. Tidtabellerna och rutterna planeras så, att de bjuder möjligheter till enhetlig servicenivå på olika håll i skärgården. Tidtabellerna tillämpas efter att motsvara förbindelsebehov under olika årstider och på olika veckodagar.

Vid organisering av förbindelsefartygstrafiken borde man ytterligare sträva till följande målsättningar: Persontransporter görs under öppet vatten med snabba, lätta fartyg. Bilarnas förflyttning och stora varu-transporter görs några gånger i veckan eller mera sällan, med lämpliga fartyg. I tunga transporter förflyttas mer än förut till beställningstrafik-principer. Man utvecklar samarbetet mellan vägverket, sjöbevakningen, posten och försvarsmakten. Man ökar samarbetet med turistnäringarna. De glesaste turena sköts med minsta möjliga kostnader. För den lediga kapaciteten kunde göras reklam och säljas till turistföretagen. Kommunerna har blivit mera intresserade av förbindelsefartygstrafikens besparingar genom skärgårdskommittén, som sjöfartsdistriktet grundade. Man prövar nya lösningar och utvecklar verksamheten via enheter.

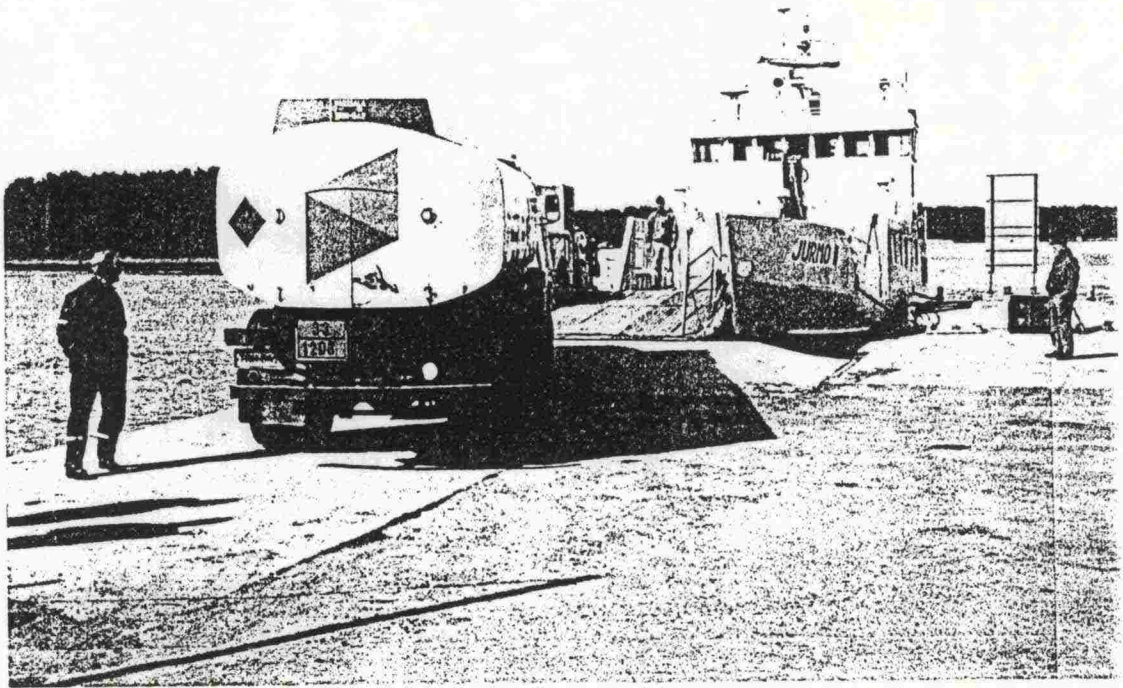
I rapporten har man föreslagit ett plan som organiserar om helt och hållet förbindelserutterna. Av varje rutt har man utarbetat en ingående ruttredogörelse. Utöver ruttredogörelsen har man utarbetat grundtidta-bell, som beskriver ruten och klockslagen för en vanlig vardag. Vinter-tidtrafiken följer i stort sätt samma rutter som sommartrafiken, turena minskas dock litet och några rutter förkortas. Förbindelsefartygstrafiken kompletteras genom att köpa transporttjänster av privata trafikidkare. Enligt denna föreslagna plan är det möjligt att nå cirka 8 miljoners besparingar årligen i förbindelsefartygstrafiken.

SISÄLLYSLUETTELO

	sivu
ALKUSANAT	
JOHDANTO.....	1
1. PALVELUTASOTAVOITTEET.....	2
2. NYKYISET REITIT.....	3
3. YHTEYSALUKSET.....	6
4. SAARTEN ASUTUS JA ELINKEINOT.....	10
5. LIIKENNEKYSELY.....	13
6. YHTEISTYÖKUMPPANIT.....	16
7. YHTEYSALUSLIIKENTEN KEHITTÄMISPERIAATTEET.....	17
8. SUUNNITELMA UUSIKSI YHTEYSALUSREITEIKSI.....	20
9. SÄÄSTÖMAHDOLLISUUDET.....	36
KUVA- JA TAULUKKOLUETTELO.....	38

ALKUSANAT

Tämän työn tavoitteena on ollut kehittää Saaristomerен yhteysalusliikenteen reittejä ja aikatauluja siten, että liikenne voidaan hoitaa käytävissä olevilla resursseilla mahdollisimman tehokkaasti, taloudellisesti ja samalla tarjonta saariston eri osiin yhtenäisenä tavoitteeksi asetettu palvelutaso. Tämä suunnitelma on tehty Saaristomerен Merenkulku-piirin toimeksiannosta, piiripäällikkö Paavo Wihurin johdolla. Merenkulkupiiristä työhön on osallistunut myös liikennetarkastaja Veijo Hiukka. Konsultina työssä on toiminut Viasys, josta työhön ovat osallistuneet johtava konsultti Tapani Kokko ja DI Liisi Vähätalo.



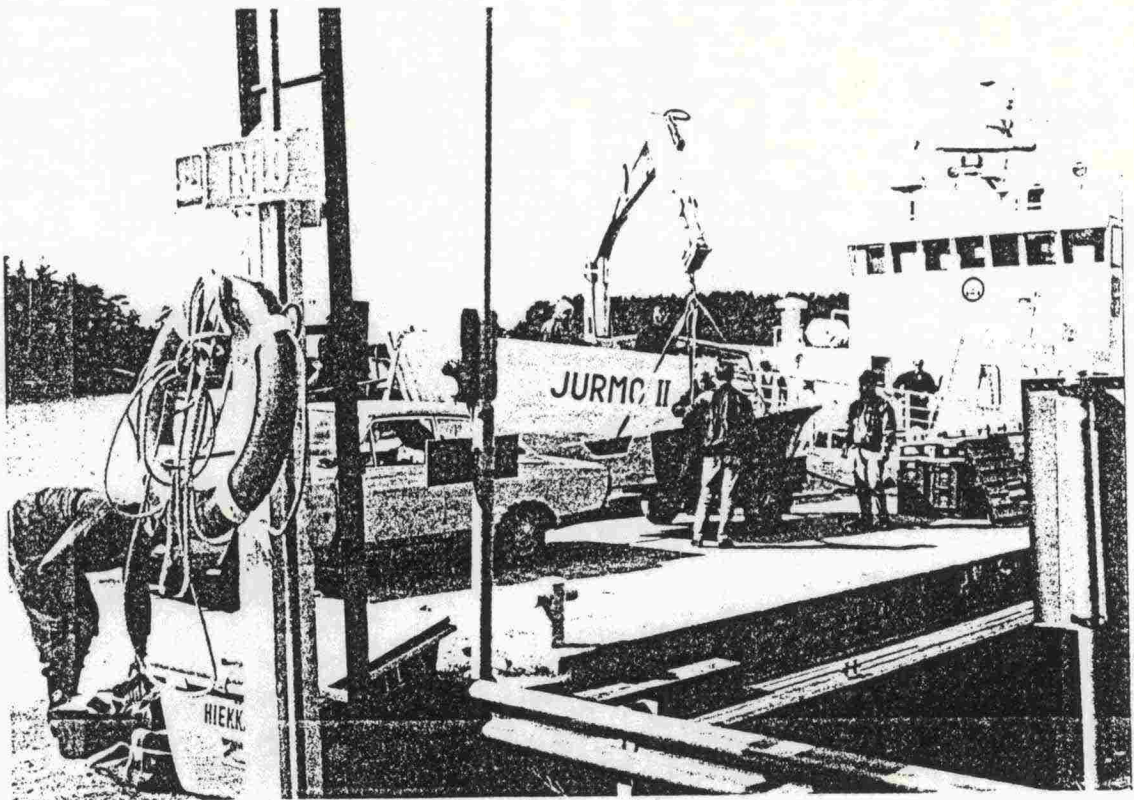
JOHDANTO

Liikenneministeriö asetti 23.10.1991 toimikunnan selvittämään, miten Turun saariston yhteysalusliikenne ja muu saariston julkisin varoin tuettu kuljetustoiminta olisi järjestettävä. Toimikunta selvitti liikenteen järjestämiseen käytettävissä olevien voimavarojen mitoittamista, kohdentamista ja ajoittamista ottaen huomioon saariston erilaiset kuljetustarpeet. Saaristoliikennetoimikunnan mietintö valmistui 18.1.1993. Toimikunta keskittyi työssään niihin yleisiin periaatteisiin, joiden mukaan Turun saariston yhteysalusliikenne ja muu julkisin varoin tuettu saariston kuljetustoiminta tulisi järjestää. Toimikunta katsoi, että kuljetuksissa esiin tulleet puutteet tulisi ratkaista saariston kuntien ja Saaristomeren Merenkulkupiirin kesken.

Yhteysalusliikenteellä tarkoitetaan sellaista valtion omistamilla aluksilla tai valtion tukemilla yksityisten tai kuntien omistamilla aluksilla harjoitettavaa säännöllistä liikennettä, joka palvelee pääasiassa saaristossa pysyvästi asuvia henkilöitä sellaisilla joko saariston sisäisillä tai saariston ja mantereen välisillä reiteillä, joilla ei ole riittävästi muuta säännöllistä liikennettä tai tieyhteyttä. Tielaitoksen ylläpitämät lossit ja lautat eivät kuulu yhteysalusliikenteen piiriin.

Turun saaristolla tarkoitetaan tässä Kustavin ja Dragsfjärdin välistä saaristoaluetta, joka rajoittuu Ahvenanmaahan. Yhteysalukset palvelevat liikennettä 9 saaristokunnan alueella. Nämä kunnat ovat Iniö, Velkua, Merimasku, Rymättylä, Houtskari, Korppoo, Nauvo, Parainen ja Dragsfjärd.

Peruslähtökohdat saaristoliikenteen hoitamiseksi on määritelty saaristolaissa 494/81. Valtion kustannukset pääomakustannuksineen saaristoliikenteen ylläpitämiseen olivat 40.7 mmk vuonna 1991. Varsinaisten käyttömenojen osuus oli tästä 29.8 mmk.



1. PALVELUTASOTAVOITTEET

1.1 Suuret saariryhmät (Hiittinen ja Iniö)

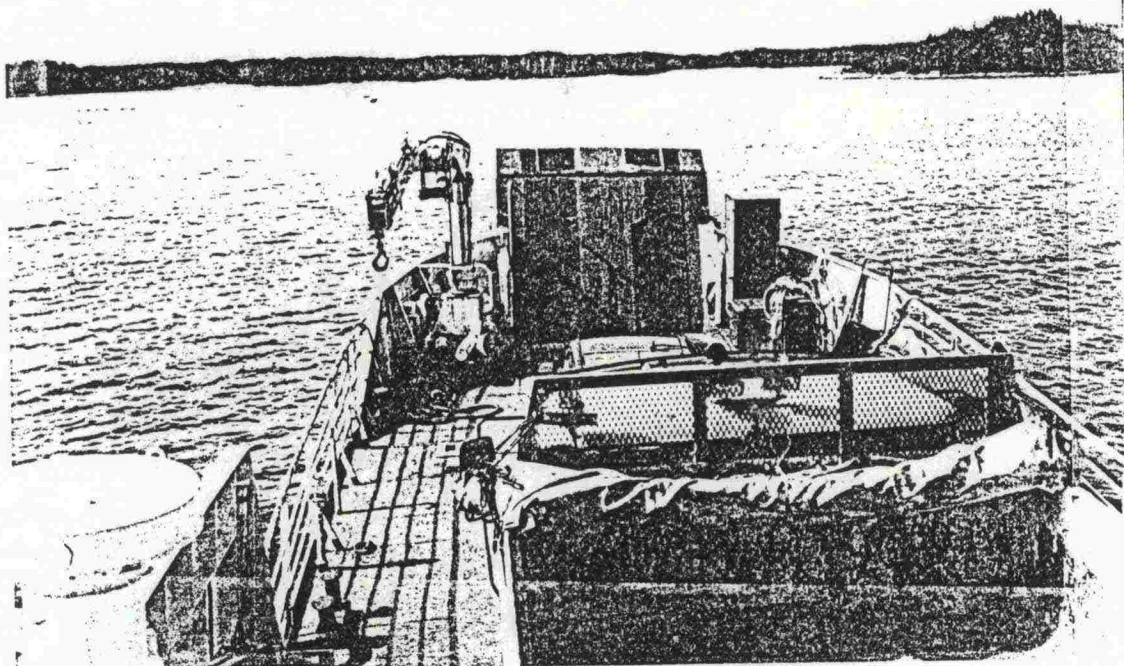
Tavoitteena on päivittäisen liikennöintiajan pidentäminen ja palvelutason asteittainen parantaminen. Tavoitetta sovelletaan ympäri vuotisesti.

1.2 Lähisaaret

Tavoitteena on työ- ja koulumatkojen, elinkeinoelämän, kuljetusten sekä kevyen tavarankuljetusten järjestäminen päivittäin. Saarikohtaiset elinkeinotoiminnan kuljetustarpeet otetaan huomioon aikatauluja ja reittejä suunniteltaessa. Asiointimatkat tulee sovittaa yhteen päivittäisten kuljetusten kanssa, kuitenkin niin, että jos päivittäistä työ- tai koulumatkatarvetta ei ole, asiointimatkat voidaan tehdä 2-5 kertaa viikossa. Raskaan tavarankuljetus, johon tarvitaan erikoiskalustua järjestetään tilauksesta kahden viikon tilausajalla. Kantavan jään aikana sekä kelirikkoaikana tavoitetta sovelletaan mahdollisuuksien mukaan.

1.3 Kaukaiset saaret

Merenkululaitoksen tulee selvittää liikennetarve ja kehittää liikennettä sen perusteella esim. siten, että säännöllistä liikennettä muutetaan tilausliikenteeksi liikennetarpeen mukaan. Tavoitteena on järjestää päivittäin liikenne yhteen suuntaan ja kerran viikossa edestakainen asiointimatka. Raskaan tavarankuljetusten ja kelirikon osalta samat vaatimukset kuin edellä.



2. NYKYISET REITIT

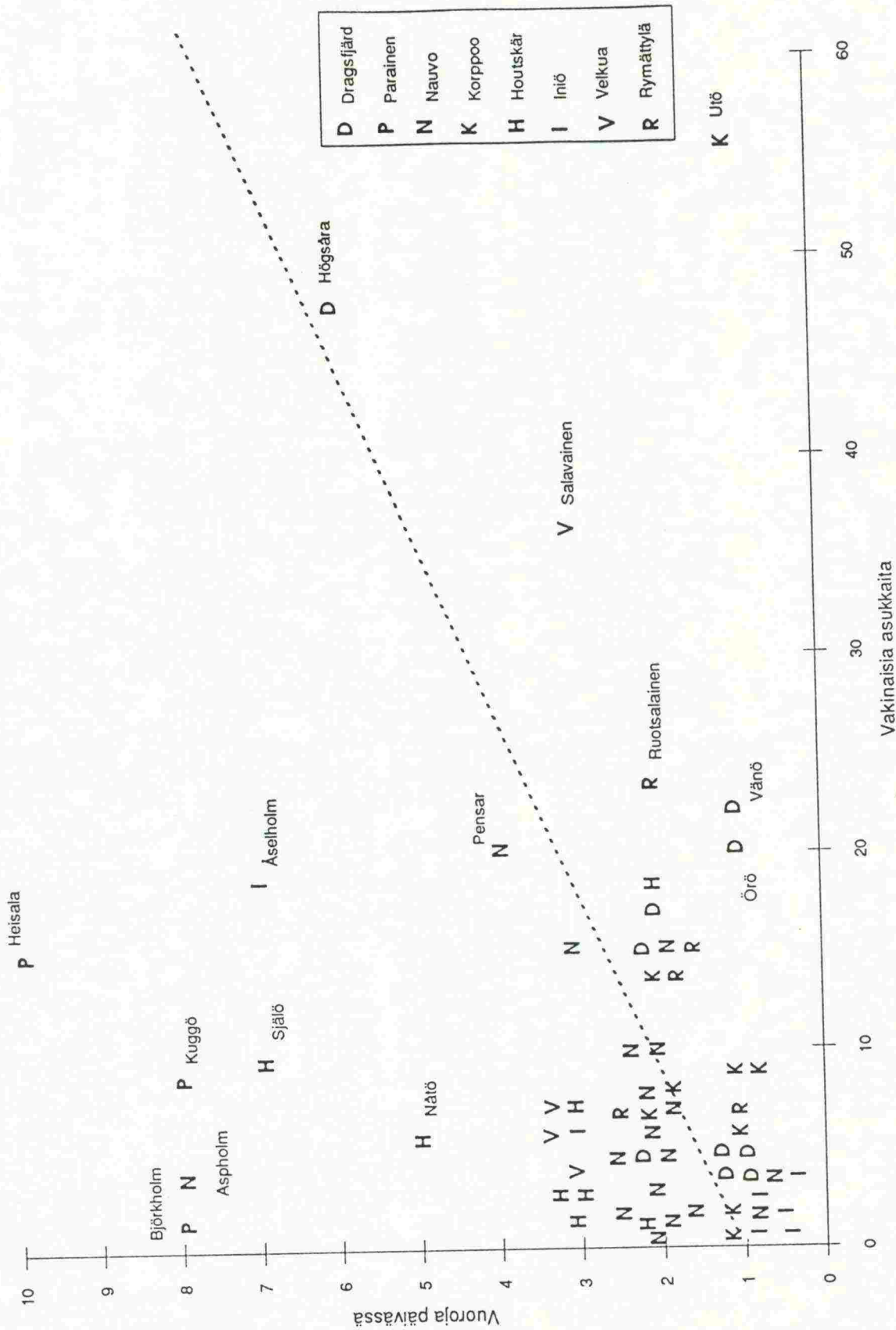
Yhteysalusten reittejä on tällä hetkellä yhteensä 12. Reitit on esitetty kuvassa 2. Laivavuorojen määrä suhteessa saarten asukasmäärän on esitetty kuvassa 1. Yhteysalusreittien kustannukset ja tulot vuodelta 1993 on esitetty taulukossa 1.

Taulukko 1: Yhteysalusreittien kustannukset vuotta, päivää ja ajotuntia kohden sekä reittikohtaiset tulot

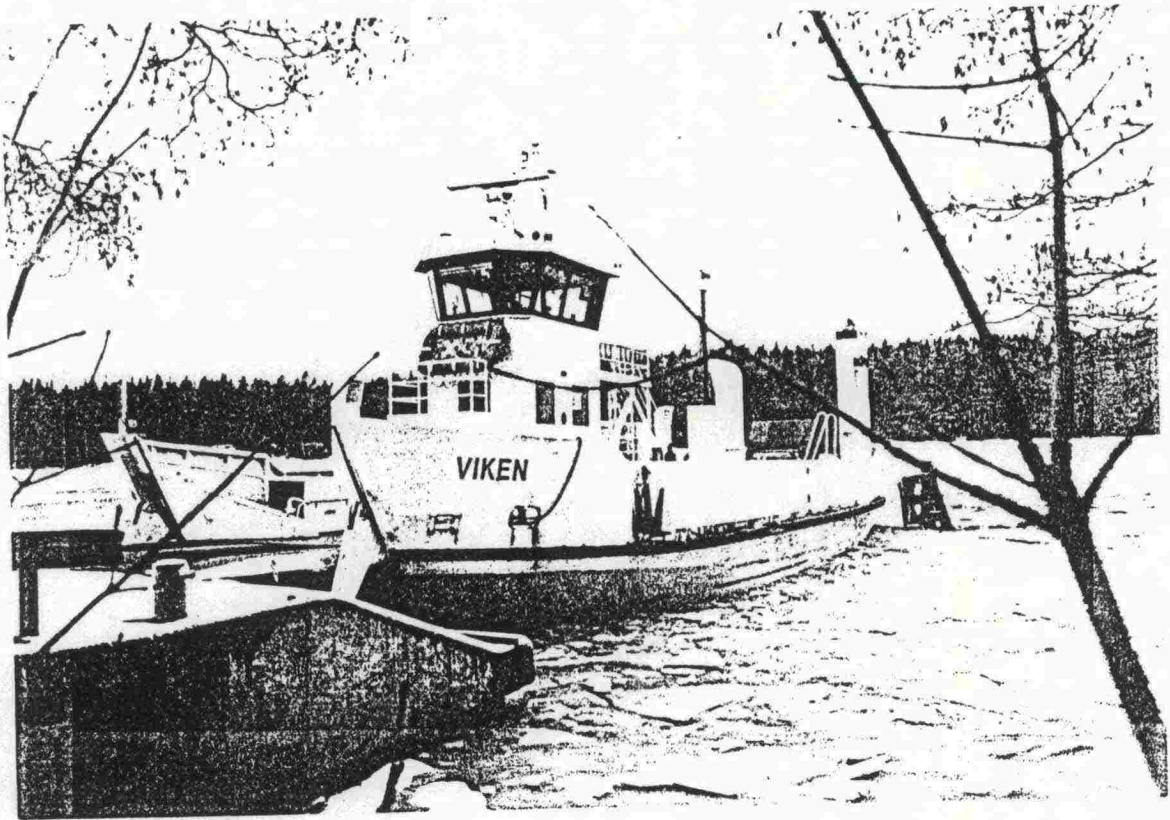
	Kokonaiskustannukset			Tulot
	mk/ vuosi	mk/ päivä	mk/ ajotunti	mk
HARUN	6366136	17441	2808	80000
JURMO II	4481570	12278	1238	180000
FALKÖ	3857052	10567	1168	119000
ROSALA II	3636122	9962	1782	81000
SKARPEN	3583125	9817	1089	16000
SATAVA 1)	1000000			
BASTÖ	2334688	6396	796	27000
BERGÖ	1851200	5072	666	57000
FISKÖ	1790280	4905	741	21000
FINNÖ	1706280	4675	662	5000
VIKEN	1642028	4499	852	49000
KAITA 2)	2000000	5479	1037	80000
KIVIMO 2)	2000000	5479	1037	40000

1) vara-alkusena

2) arvioidut kustannukset



Kuva 1: Saarten vakinaiset asukkaat ja laivavuorojen määrä



3. YHTEYSALUKSET

Tällä hetkellä yhteysalusliikennettä hoidetaan 13 aluksella. Taulukossa 2-3 on esitetty perustietoja yhteysaluksista. Yhteysalusten kokonaiskustannuksia sekä kokonaiskustannuksia matkustajaa ja reitin varrella olevaa taloutta kohden on havainnollistettu kuvissa 3 - 5.

Uutena aluksena ollaan hankkimassa yhtä suurta lautta-alusta Hiittisten liikenteeseen. Tämän lisäksi on tehty päätös vastaavanlaisen suuren lautan hankkimisesta Iniön liikenteeseen.

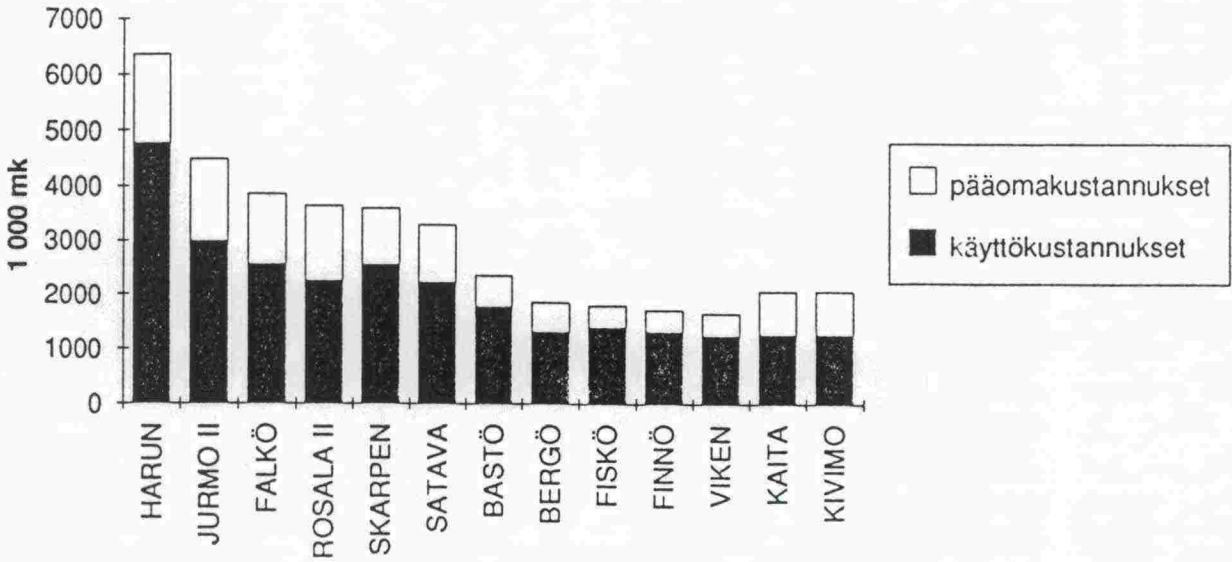
Taulukko 2: Perustietoja yhteysaluksista

Alus	rakenn. vuosi	pituus (m)	leveys (m)	syväys (m)	konetehto (kW)	Brt	Depl. (t)	Kantavuus (t)	ajo- mieh.	henk. autoja	k - autoja	matkustajia
BASTÖ	-90	20.30	5.95	2.20	2 x 175	66*	123	12	2	3	-	45
BERGÖ	-91	20.30	5.95	2.20	2 x 175	66*	123	12	2	3	-	45
FISKÖ	-89	19.80	5.83	2.20	350	72*	110	5	2	2	-	36
FINNÖ	-89	19.80	5.83	2.20	350	57*	110	5	2	2	-	36
HARUN	-86	32.13	8.20	3.00	885	356	455	50	6	-	-	160
FALKÖ	-76	33.30	6.60	2.40	633	191	200	27	4	9	1	110
JURMO II	-75	33.30	6.60	2.40	633	201	200	22	4	9	1	185
ROSALA II	-75	33.30	6.60	2.40	633	219*	200	27		10	1	110
SATAVA	-76	23.30	6.60	2.40	633	139*	140	15	4	3	-	110
SKARPEN	-83	23.30	6.60	2.40	633	120	140	12	4	4	-	73
VIKEN	-87	23.04	8.00	2.90	2 x 252	76*	142		2	9	1	40
KAITA/KIVIMO -93/94		24.50	7.20	2.20	580	79*		25	2	9	1	50
UUDISRAK	-93	24.50	7.20	2.20	580	79*		25	2	9	1	50
HITIS	-65	18.75	5.00	2.30	403	45	48	5		-	-	48

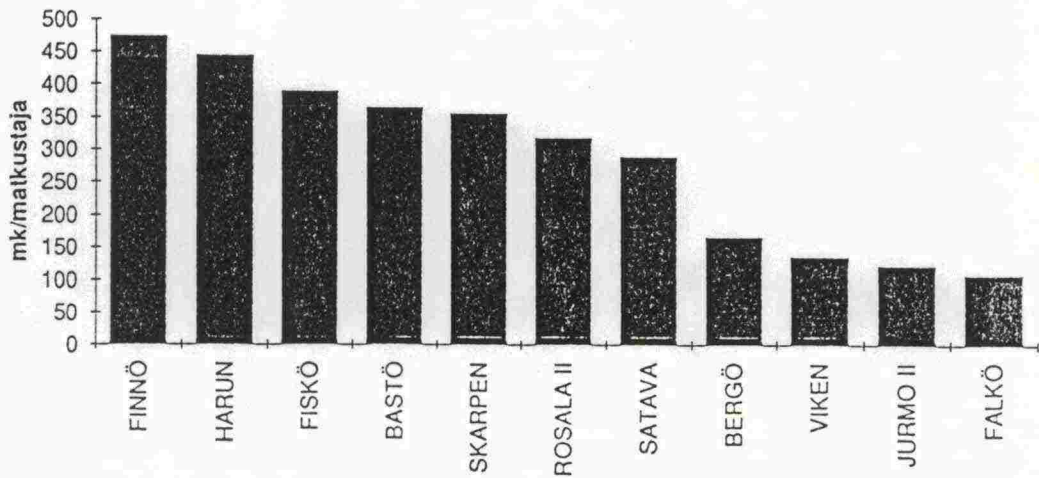
* = bruttovetoisuus v. 1947 Oslon sopimuksen mukaisesti

Taulukko 3. Perustietoja yhteysaluksista

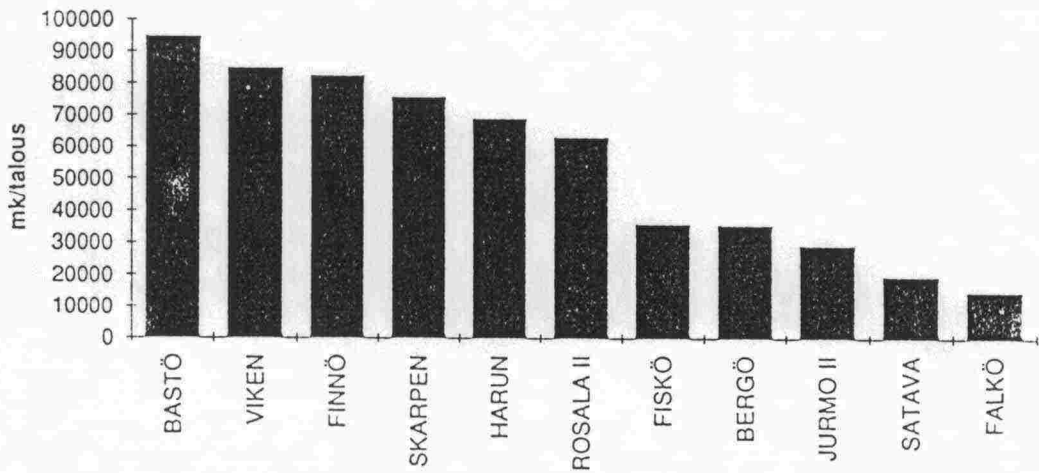
		rakenn- vuosi	hank.- hint	matkust.	autoja	miehistö	käyttö- kust.	pääoma- kust.	kokon.- kust.
	JURMO II	75	4+2	193	9	4	3	1,5	4,5
	ROSALA II	75	4+1	110	9	4	2,2	1,4	3,6
	FALKÖ	76	4+2	110	9	4	2,5	1,3	3,8
	SATAVA	76	4	73	3	4	2,2	1,1	3,3
	SARPEN	83	7,5	73	3	4	2,5	1,1	3,6
	HARUN	86	13,5	160	0	6	4,7	1,6	6,3
	VIKEN	87	3	40	9	2	1,2	0,4	1,6
	FISKÖ	89	4	36	2	2	1,4	0,4	1,8
	FINNÖ	89	4	36	2	2	1,3	0,4	1,7
	BASTÖ	90	6	45	4	2	1,8	0,6	2,4
	BERGÖ	91	6	45	4	2	1,3	0,6	1,9
	KAITA	93	7	50	9	2	1,2	0,8	2,0
	KIVIMO	94	7	50	9	2	1,2	0,8	2,0



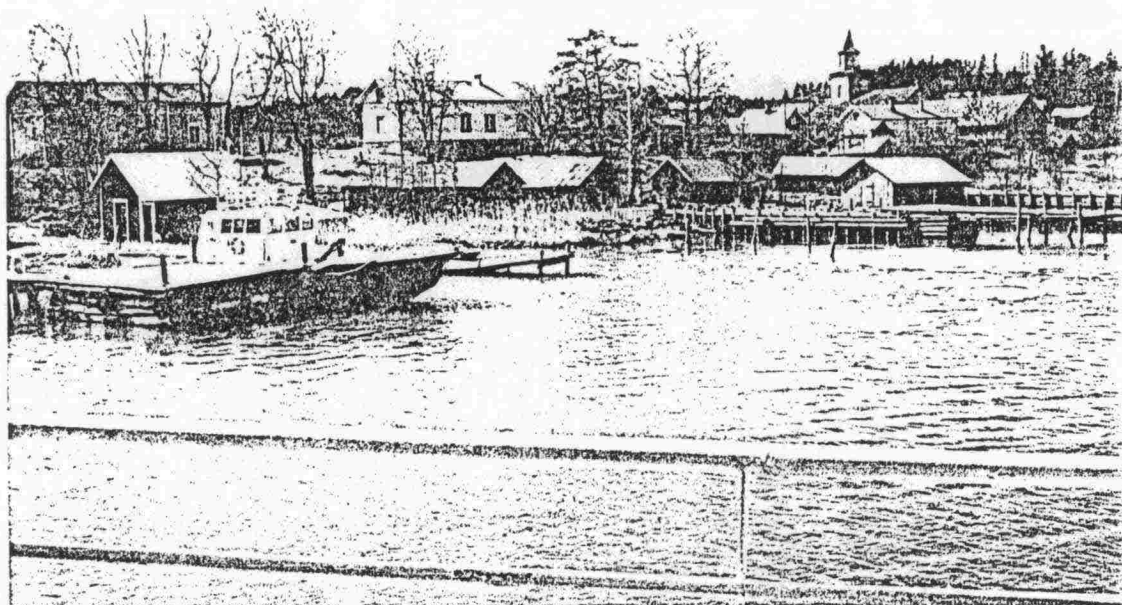
Kuva 3: Yhteysalusten kokonaiskustannukset



Kuva 4: Yhteysalusten kokonaiskustannukset matkustajaa kohden



Kuva 5: Yhteysalusten kokonaiskustannukset taloutta kohden. Mukana on kiinteä asutus ja loma-asutus siten, että kolme loma-asuntoa vastaa yhtä kiinteää taloutta.

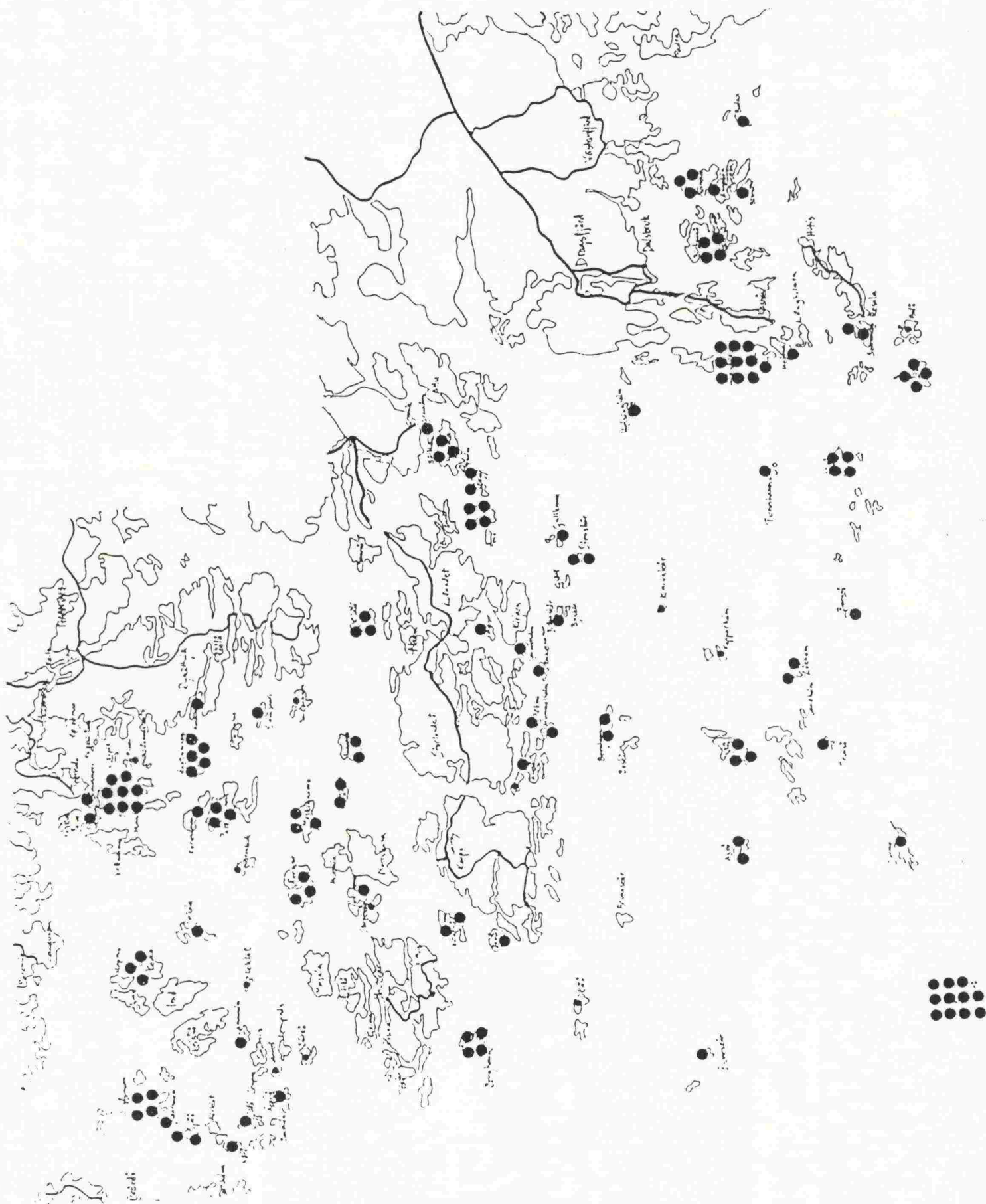


4. SAARTEN ASUTUS JA ELINKEINOT

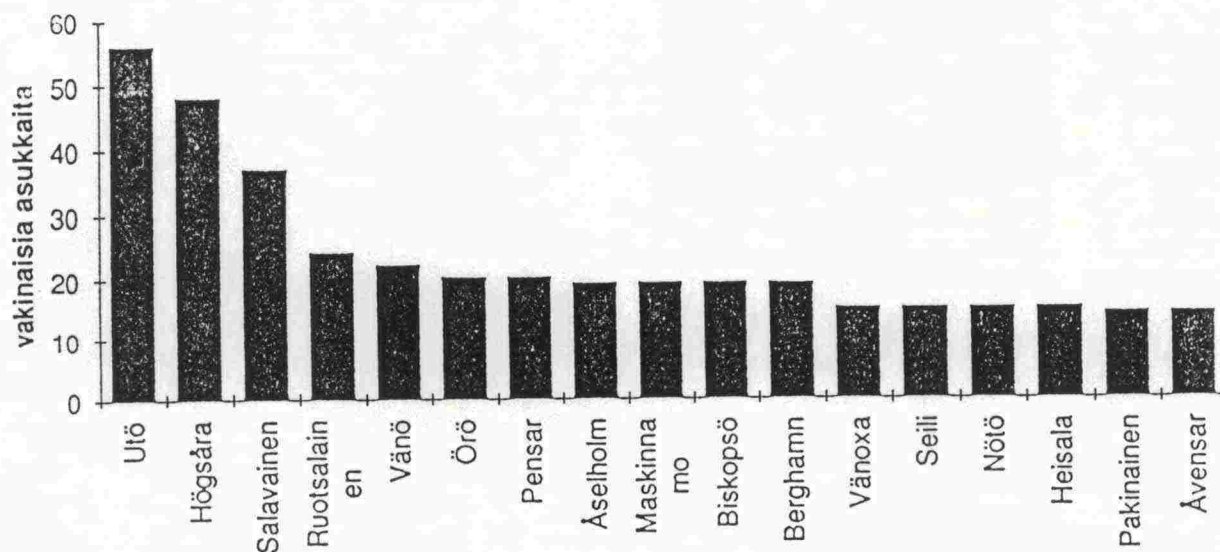
Yhteysalusliikenteen varassa on vakinaisia asukkaita yhteensä n. 1100. Suurissa saariryhmissä Iniöllä ja Hiittisissä asuu kummassakin noin 200 henkilöä. Muiden saarten asukasmäärä on esitetty kuvassa 6, jossa jokainen piste vastaa 5 vakinaista asukasta. Keskisuurten saarten asukasmäärä on esitetty kuvassa 7.

Vakinaisen asutuksen lisäksi saaristossa on runsaasti loma-asutusta, etenkin Hiittisten ja Iniön suunnalla. Vakinaisten kiinteistöjen ja loma-asuntojen määrä nykyisten yhteysalusreittien varrella on esitetty kuvassa 8.

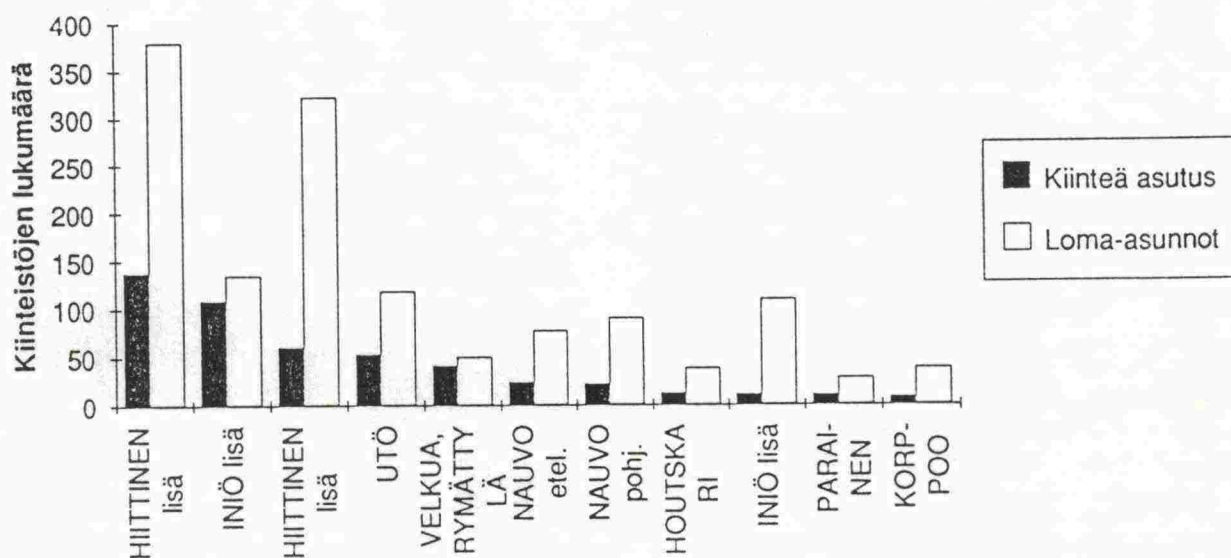
Yhteysalusliikenne myös palvelee saariston matkailuyrityksiä, kalanviljelystä, maataloutta, karjataloutta, pienteollisuutta ja kauppaa.



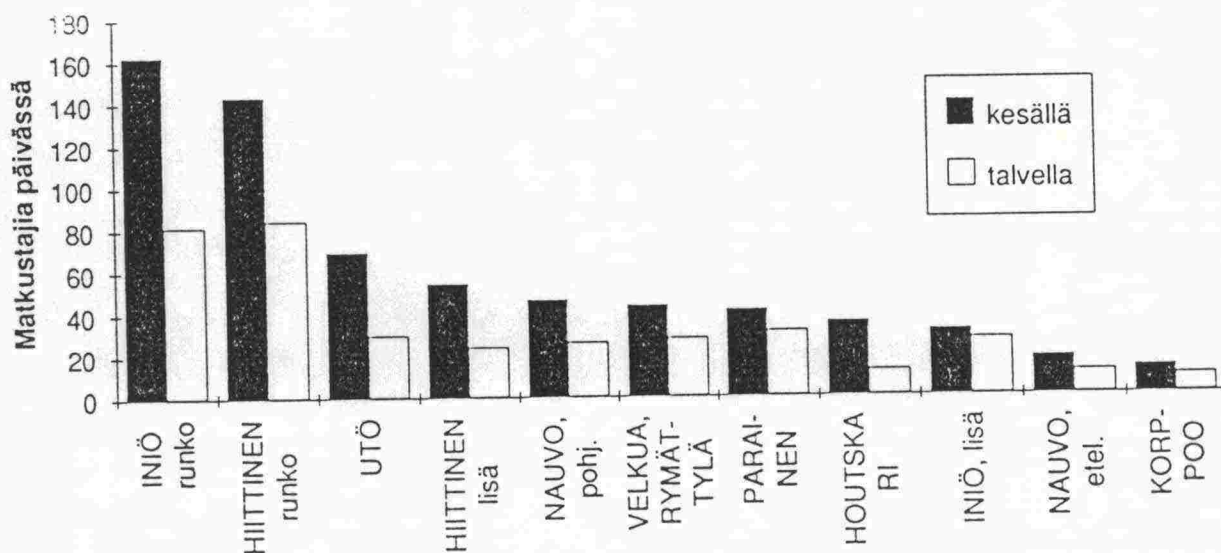
Kuva 6: Saarten asukasmäärät. Yksi piste vastaa 5 vakinaista asukasta. Suurten saariryhmien asukasmäärä Hiittisissä ja Iniössä on kummassakin noin 200.



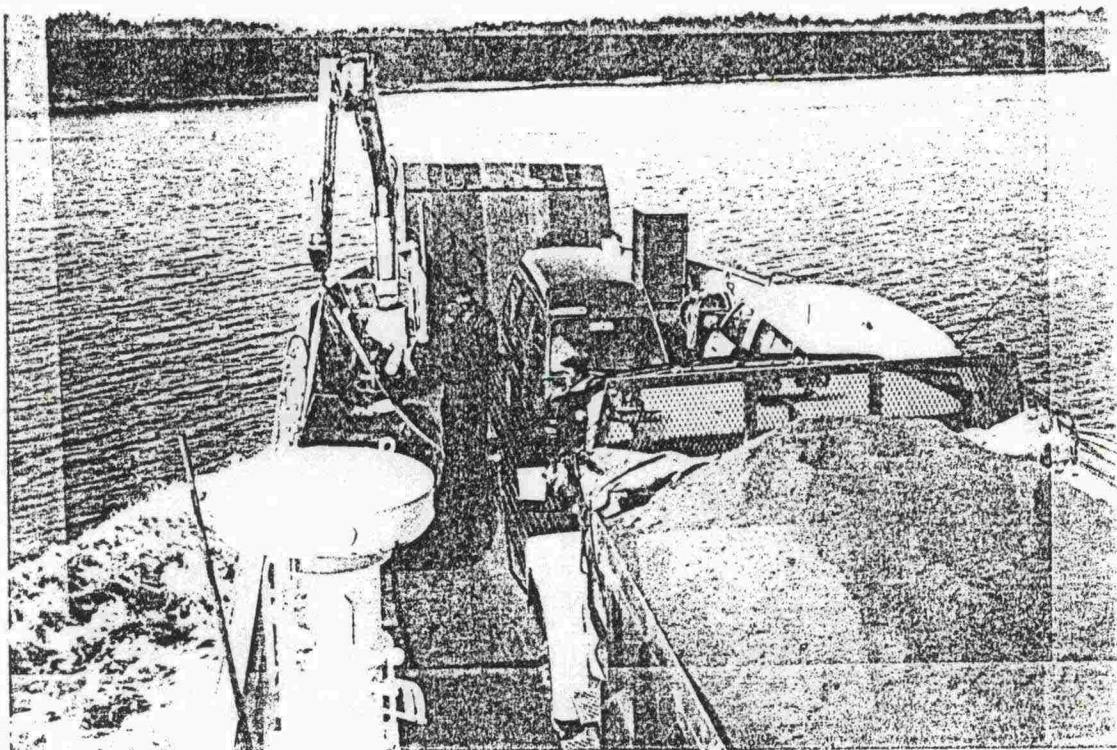
Kuva 7: Keskisuurten saarten asukasmäärä



Kuva 8: Kiinteä asutus ja loma-asutus yhteysalusreittien varrella



Kuva 9: Reittien matkustajamäärät



5. LIIKENNEKYSELY

Tämän suunnittelutyön ensimmäisenä vaiheena tehtiin liikennekysely.

Kyselyn kattavuus

Lomakkeita lähetettiin 1512, joista kanta-asukkaille 409 + 50 puolustusvoimien henkilökunnalle ja kesäasukkaille 1053. Osoitteet saatiin Saariston puhtaanapito Oy Klaralta, jonka tiedot ovat kiinteistörekisteristä sekä Paraisten kunnan osalta ja Dragsfjärdistä osittain kunnan omasta kiinteistörekisteristä. Kysely oli tarkoitettu kaikille kanta-asukastalouksille ja otoksena noin puolelle kesäasukastalouksista. Kanta-asukkaiden tavoittaminen ei onnistunut aivan 100-prosenttisesti ja varsinkin Dragsfjärdin itäisestä saaristosta tuli valituksia. Lomakkeita lähetettiin pyynnöstä lisää sekä kanta- että kesäasukkaille. Puolustusvoimat hoiti jakelun Utön ja Örön henkilökunnalle itse.

Palautusprosentit

- kanta-asukkaat 60 % (vaihtelu kunnittain 45 % Nauvo - 94 % Rymätylä)
- kesäasukkaat 46 % (vaihtelu kunnittain 32 % Parainen - 61 % Iniö)
- yhteensä 50 %

Kyselyn kattavuus kanta-asukkaiden suhteen (=kyselyyn vastanneiden talouksien henkilömäärä/saarissa asuva väestö) 62 %
- vaihteluväli kunnittain 50 % Dragsfjärd - 74 % Parainen (Dragsfjärdissä erityisen alhainen palautusprosentti oli suurimmilla saarilla Hitis-Rosala, mikä johtunee tiedosta, että suurlautta on tulossa)

Postitse tehtyjen liikennekyselyiden vastausprosentit vaihtelevat yleensä välillä 40-60%

Esiin tulleita yleisiä asioita

Yhteysalusten tarve ja merkitys saariston asuttuna pysymiselle tuotiin selvästi esiin. Monet painottivat yhteysalusten tärkeyttä erityisesti vaikeissa sääoloissa ja kelirikkoaikana. Yhteysalukset ovat merkittävä turvallisuustekijä. Säästökohteeksi ehdotettiin kesäliikennettä, jolloin omilla veneillä kulkeminen on mahdollista. Ilmatyynyaluksia, niiden aikatauluja sekä kuljettajia kehitettiin.

Paljon korostettiin sitä, että yhteysalukset ovat tärkeitä tavaroiden, autojen, työkoneiden ym. kuljettamisessa. Henkilömatkoja ei tarvitse tehdä kun yhteysalus tuo tilatut tavarat.

Kaikilla alueilla korostettiin, että alusten aikataulut tulee koordinoita linja-autoaikataulujen kanssa sujuviksi. Joukkoliikenne on monille saaristolaisille ja myös kesäasukkaille ainoa kulkumahdollisuus.

Enemmistö vastaajista oli tyytyväisiä sekä reitteihin että aikatauluihin, mutta niiden suhteen esitettiin myös paljon parannusehdotuksia. Uusia saaria esitettiin otettavaksi mukaan reitteihin ja aikataulujen toivottiin mahdollistavan

- a) työssäkäynnin mantereella
- b) asioinnin saman päivän kuluessa kuntakeskuksessa tai mantereella ainakin yhtenä päivänä viikossa
- c) myöhäisempiä vuoroja, kanta-asukkaat harrastustoimintaa varten ja kesäasukkaat päästäkseen saareen perjantaisin matkan takaa muualta Suomesta

Tiedotusta toivottiin enemmän mm. taksoista (henkiö- ja tavaramaksut, ryhmälennukset) sekä aikatauluista (mistä aikatauluja saa, aikataulut paremmin esille sekä helppolukuisemmiksi)

Maksut aiheuttivat paljon kommentteja. Ehdotettiin maksuja kaikille, maksut kaikilta pois, maksujen porrastamista 1) vakinaiset asukkaat 2) kesäasukkaat 3) turistit ja muut satunnaiset kävijät. Maksuja pitivät kalliina varsinkin kesäasukkaat, jotka käyvät saaristossa usein ja maksavat sekä autosta ja henkilöistä. Erityisenä epäkohtana pidettiin sitä, että liikkuminen tielaitoksen kalustolla on ilmaista ja merenkululaitoksen kalustolla maksullista. Saaret ja kunnat ovat siten eriarvoisessa asemas-

sa. Toivottiin myös tarveharkintaa, jolloin kesäasukkaille tietyistä syistä voitaisiin myöntää auton vapaakuljetus.

Kapasiteettiongelma autojen kuljettamisessa Iniössä ja Dragsfjärdissä aiheutti paljon kommentteja sekä kesäasukkailta että vakinaiselta väeltä. Dragsfjärdissä suurlauttaa jotkut pitivät ylimitoitettuna ja pelätään sen myötä palvelutason säilymisen puolesta muualla kunnan saaristossa. Iniössä monet kanta-asukkaat odottavat suurlauttaa ja toivovat runkolinjan lyhentämistä ja sen myötä vuorojen lisäämistä mantereelle elinkeinoelämän ja muiden tarpeellisten kuljetusten takaamiseksi. Myös monet kesäasukkaat toivoivat autonkuljetuksen helpottumista, kun taas jotkut vastustivat autojen määrän lisäämistä saarissa.

Toivomuksena joillakin oli yhteysalusten poikkeaminen tilauksesta myös yksityislaitureihin. Lisäksi tuli esiin valtion yhteysaluslaiturin käytön vaikeus tapauksessa, jossa laituri sijaitsee yksityisellä maalla, jonne ei ole järjestetty rantaoikeutta veneiden säilytykseen.

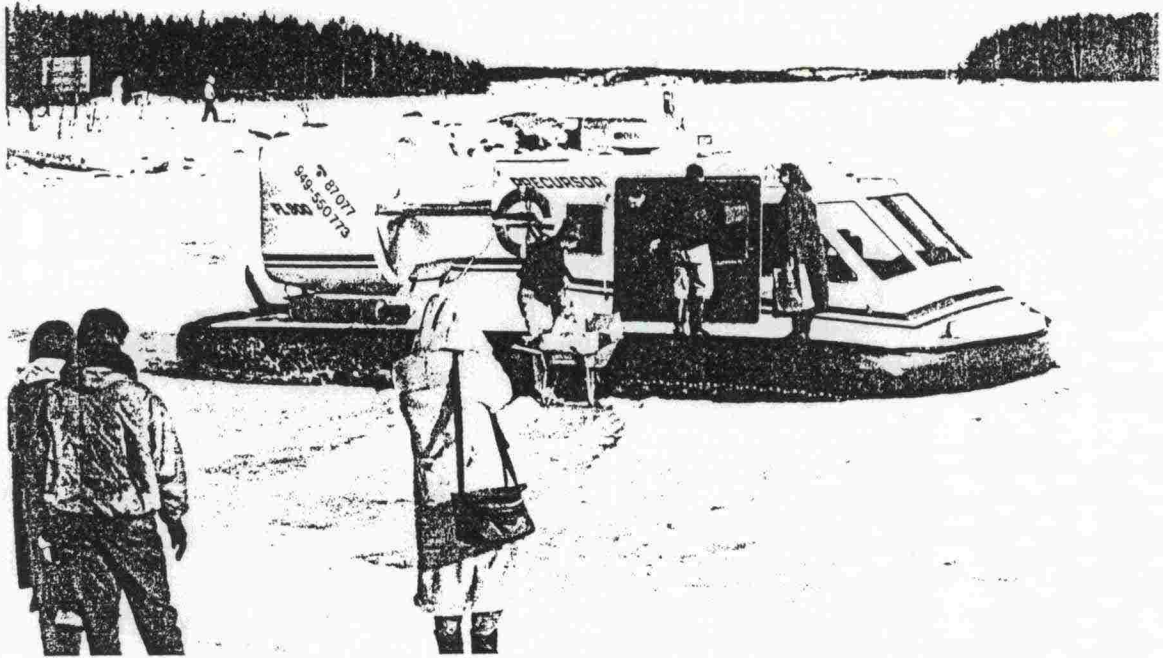
Kyselyn mukana ollutta karttaa moitittiin epäselväksi ja tuotiin esiin, että siitä puuttuu useita saaria, joihin yhteysalus kulkee.

Matkat

Talviliikenteen tärkeys kantaväestölle tuli esiin myös yhteysalusten käytössä. Vakainainen väestö käyttää yhteysaluksia enemmän talvella kuin kesällä. Kesäasukkaat käyttävät yhteysaluksia pääsääntöisesti vain kesällä. Talvella kanta-asukkaiden osuus yhteysalusten matkustajista on noin 3/4 ja kesällä noin 1/3. Alhaisin kantaväestön osuus matkustajista on Houtskärissä ja korkein Velkualla.

Kesäasukkaiden oleskelun pituus saaressa vaihteli yhdestä kuukaudesta lähes koko vuoteen. Monet käyivät kesäasunnollaan huhtikuusta marraskuulle. Keskimääräinen oleskeluaika kesäasunnolla on 3-5 kk.

Yhteysalusliikenne on kiinteän asutuksen kannalta erityisen tärkeä talviaikana, jolloin jäät estävät omien veneiden käytön. Alukset ovat myös tärkeitä tavarankuljetuksen, etenkin raskaiden kuljetusten kannalta. Avoveden aikana kulkevat asukkaat paljon omilla veneillään. Tästä on osoituksena se, että vakinaiset asukkaat käyttävät vuoden mittaan yhteysaluksia keskimäärin vain yhteen edestakaiseen matkaan viikossa.



6. YHTEISTYÖKUMPPANIT

Saaristossa hoitavat liikennettä myös eräät muut laitokset ja organisaatiot. Tielaitos vastaa yleisistä teistä ja niihin liittyvistä maantielosseista ja -lautoista. Maantielosseja saariston alueella on yhteensä 20. Parainen -Nauvo, Korppoo-Houtskari sekä Korppoo- Norsskata välejä hoidetaan lautta-aluksilla. Tielaitoksen valvonnassa on myös 6 yksityistielossia saariston alueella.

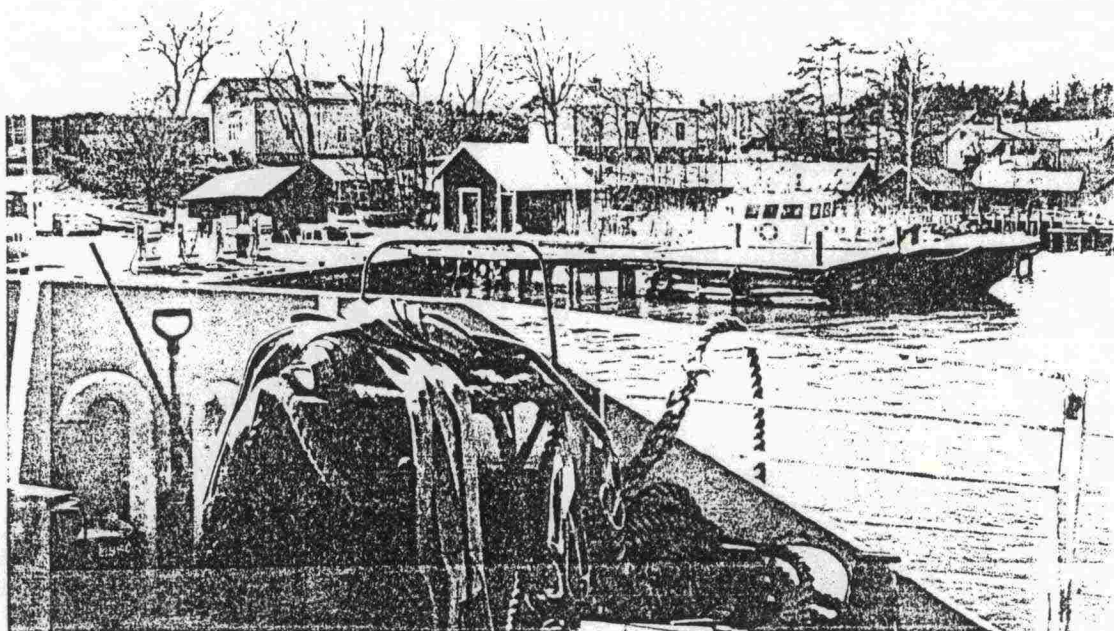
Postilaitos hoitaa osin omia kuljetuksiaan saariston alueelle. Tosin henkilökuljetukset eivät kuulu heidän tehtäviinsä, mutta kevyet tavarakuljetukset kylläkin.

Merivartiosto liikkuu saariston alueella omalla kalustollaan.

Merenkulkupiirin luotsitoiminnan ja väylänhoidon käytössä on useita aluksia.

Puolustuslaitos vastaa pääosin omista kuljetuksistaan Utön ja Örön saarten osalta.

Saariston alueella toimii myös kymmenkunta yksityistä pientä matkustaja-alusta, vesibussia tai muuta henkilöliikenteeseen tarkoitettua venettä. Tämän lisäksi merenkulkupiiri ostaa yksityisiä kuljetuspalveluja täydentämään omaa yhteysalusliikennettä.



7.

EHDOTUS YHTEYSALUSLIIKENTEN KEHITTÄMISPERIAATTEIKSI

Suunniteltaessa yhteysalusliikennettä tulisi pyrkiä noudattamaan seuraavia periaatteita:

Reitit suunnitellaan siten, että ne palvelevat mahdollisimman hyvin matkustajien tarpeita lähtöpaikasta määränpäähän

Kunnanrajat eivät ole ratkaisevia suunniteltaessa reittejä

Aluksen päällikön kotisaari ei saa määrätä aluksen lähtösatamaa tai reittiä

Yhdistelemällä reittejä saadaan alukset palvelemaan nykyistä laajemman alueen liikennettä

Reitin kumpikin pää pyritään yhdistämään yleiseen tiehen, jolloin reittiä voidaan kulkea molempiin suuntiin ja jatkoyhteyshmahdollisuudet paranevat

Eri reittien päällekkäisillä osuuksilla voidaan lisätä vuorotiheyttä

Kussakin saarella liikennöidään vain yhteen paikkaan. Saaren sisäinen liikenne hoidetaan teitä myöten. Tässä yhteydessä voidaan todeta, että henkilöauton kilometrikustannukset ovat noin 50 kertaa pienemmät kuin yhteysaluksen

Kuljetaan lyhintä reittiä mantereelle. Vältetään turhia vesimatkoja. Tärkeintä saada lisää vuoroja saarten ja mantereen välille

Kiinnostaviin kohteisiin kuten Utöhön ja Jurmoon pitäisi kesällä päästä yhtenä päivänä edestakaisin

Kehitetään saariston poikittaista liikennettä, parantamaan matkailun edellytyksiä ja antamaan veneettömällekkin kulkijalle mahdollisuuden tutustua nykyistä laajemmin saaristoon

Aikataulut ja reitit suunnitellaan siten, että ne tarjoavat mahdollisuuksien mukaan yhtenäisen palvelutason saariston eri osissa.

Henkilökuljetukset tehdään avoveden aikaan nopeilla, keveillä aluksilla joissa on pieni miehistö ja jotka pystyvät hoitamaan päivässä nykyistä laajemman alueen entistä pienemmillä kustannuksilla

Autojen siirto ja suuret tavarakuljetukset tehdään muutaman kerran viikossa tai harvemmin, tähän sopivalla aluksella. Raskaissa kuljetuksissa siirrytään entistä enemmän tilausliikenneperiaatteeseen

Joitakin reittejä annetaan hoidettavaksi aikarahdatuille yksityisille aluksille.

Alusten mitoitus tehdään saariston vakinaisten asukkaiden tarpeiden pohjalta. Kesäasukkaiden ja matkailijoiden liikennetarpeita tyydytetään ylijäävällä kapasiteetilla

Kehitetään edelleen yhteistyötä tielaitoksen, merivartioston, postin ja puolustusvoimain kanssa. Lisätään yhteistyötä matkailuelinkeinon kanssa

Aikataulut sovitetaan vastaamaan yhteystarpeita eri vuodenaikoina ja eri viikonpäivinä. Hiljaisimmat vuorot hoidetaan mahdollisimman pienin kustannuksin

Ursuksella voisi olla säännöllinen viikkokierros raskaita kuljetuksia varten. Alus voisi olla kunakin viikonpäivänä tietyssä osassa saaristoa, jolloin raskaat kuljetukset voitaisiin paremmin koordinoida

Otetaan huomioon, että talviliikenne on paikallisen asutuksen kannalta erityisen tärkeä

Varadutaan hoitamaan kelirikkoajan liikenne tähän sopivalla kalustolla

Aikataulut yhdenmukaiseen, selkeään ja helposti muutettavaan muotoon. Lisätään tiedotusta aikatauluista. Koordinoidaan aikataulut bussi-liikenteen kanssa

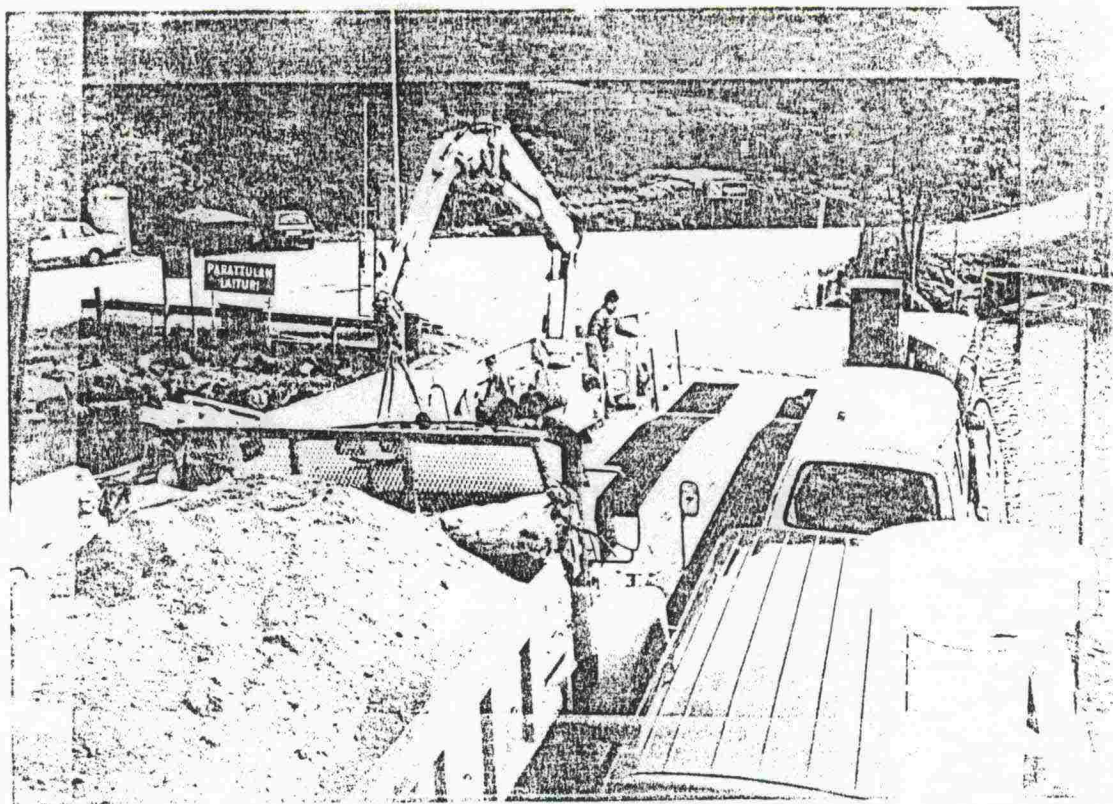
Aloitelomakkeita yhteysalusliikenteen kehittämiseksi voisi olla jatkuvasti saatavilla aluksilla

Kolmen tason hinnoittelu: Vakinaiset asukkaat, lomakiinteistöjen omistajat, satunnaiset kulkijat

Vapaata kapasiteettia voisi mainostaa ja myydä matkailuyrittäjille

Kunnat voisivat tulla jollakin osuudella mukaan yhteysalusten kustannuksiin, jolloin kustannustietoisuus ja kiinnostus säästöihin kasvaa

Kokeillaan uusia ratkaisuja ja kehitetään toimintaa saatavien kokemusten pohjalta

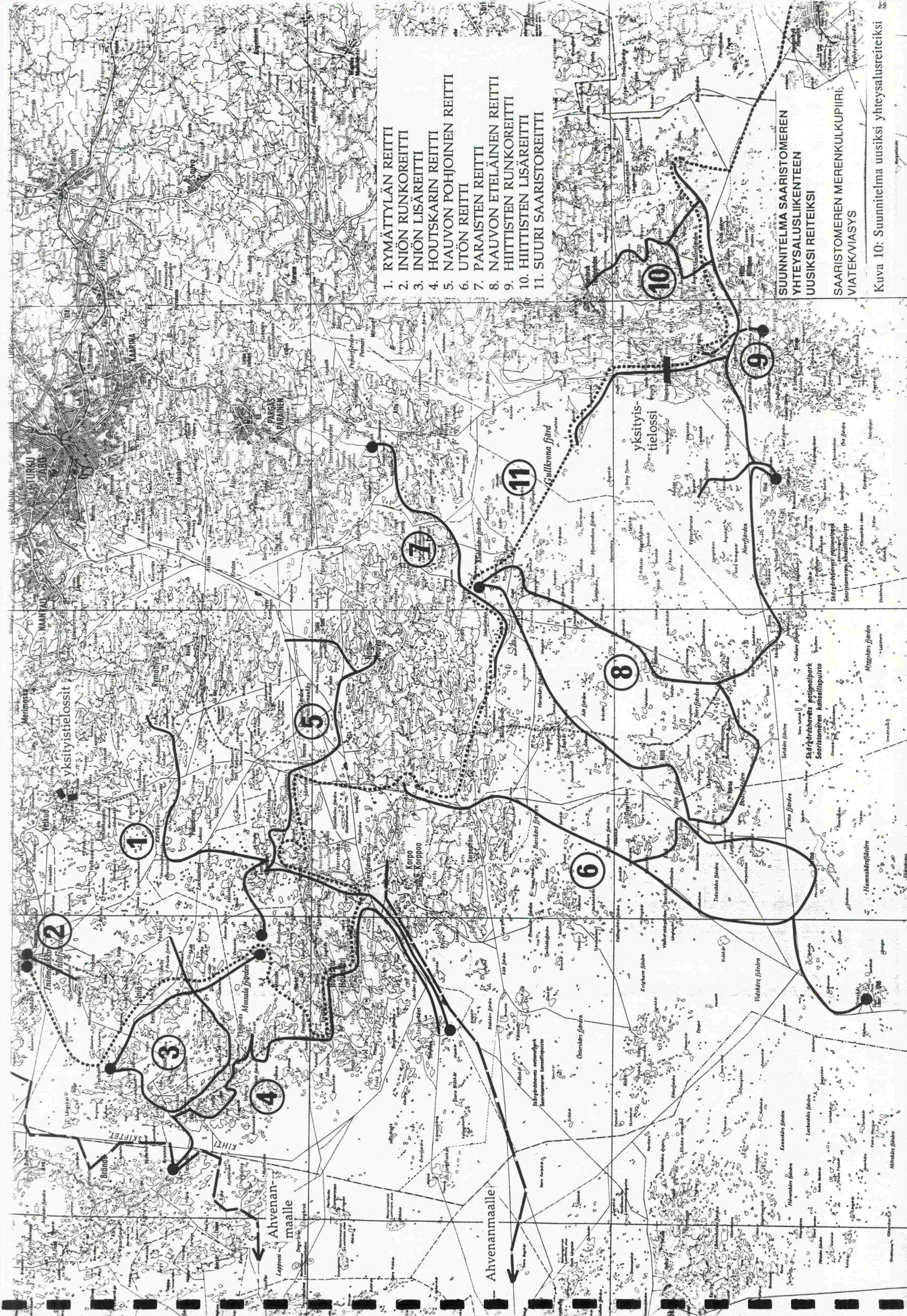


8. SUUNNITELMA UUSIKSI YHTEYSALUSREITEIKSI

Kuvassa 10 on esitetty suunnitelma yhteysalusreittien järjestämiseksi uudelta pohjalta. Jokaisesta reitistä on laadittu yksityiskohtainen reittiselostus. Reittiselostuksen vieressä esitetty aikataulu on ns. perusaikataulu, joka kuvaa tavallisen arkipäivän reittiä ja aikataulua. Lisäksi voidaan joinakin päivinä poiketa saariin, joiden liikenne ei ole päivittäistä. Reitti voidaan myös jonakin viikonpäivänä ajaa toiseen suuntaan. Kunkin päivän yksityiskohtainen aikataulu esitetään erikseen.

Talviliikenne noudattaa pääosin samoja reittejä kuin kesäliikennekin, mutta vuoroja vähennetään jonkin verran ja eräitä reittejä lyhennetään.

Yhteysalusliikennettä täydennetään ostamalla kuljetuspalveluja yksityisiltä liikenteenharjoittajilta.



1. RYMÄTTYLÄN REITTI
2. INIÖN RUNKOREITTI
3. INIÖN LISÄREITTI
4. HOUTSKARIN REITTI
5. NAUVON POHJOINEN REITTI
6. UTÖN REITTI
7. PARAISTEN REITTI
8. NAUVON ETELÄINEN REITTI
9. HIITTISTEN RUNKOREITTI
10. HIITTISTEN LISÄREITTI
11. SUURI SAARISTOREITTI

SUUNNITELMA SAARISTOMEREN
YHTEYSALUSLIIKENTEEN
UUSIKSI REITEIKSI

SAARISTOMEREN MERENKULKUPIIRI
VIATEK/VIASYS

Kuva 10: Suunnitelma uusiksi yhteysalusreiteiksi

VELKUAN-RYMÄTTYLÄN REITTI (reitti 1)

Reittiä liikennöidään Kaita-aluksella. Aluksen kapasiteetti on 50 matkustajaa ja 9 autoa. Aluksen miehistön vahvuus on 2 miestä.

Reitti on keskimääräisen vilkas sitä käyttää vuodessa 11400 matkustajaa. Reitin käyttökustannukset ovat 2 225 000 (Rosala II) markkaa ja pääomakustannukset 1 411 000 markkaa vuodessa. Matkustajaa kohden ovat kustannukset 319 markkaa, joka on keskimääräistä vähemmän. Kustannukset ovat tällä hetkellä tätä alemmat kun liikennettä hoitaa Kaita-alus. Reitin varrella 41 vakinaisesti asuttua taloutta ja 50 loma-asuntoa.

Reitillä ajetaan 37 yhdensuuntaista vuoroa viikossa kesällä kahtena reitin osana. Reitti palvelee nykyisin sekä Velkuan, että Rymättylän aluetta. Kesällä kuljetetaan keskimäärin 43 matkustajaa päivässä ja talvella 28 matkustajaa.

Kesällä on keskimäärin 8 matkustajaa vuorossa, joka merkitsee 16 % kapasiteetin käyttöastetta. Talvella on keskimäärin 5 matkustajaa, joka vastaa 10 % käyttöastetta. Kesällä kuljetetaan keskimäärin 8 autoa päivässä ja talvella 6 autoa. Kesällä on autoja kyydissä keskimäärin 1,5 kappaletta, joka vastaa 21 % kapasiteetin käyttöasteesta ja talvella vastaavat luvut ovat 1 ja 11 %. Ruuhka-aikoina kapasiteetti on täydessä käytössä, tällöin voidaan joutua ajamaan ylimääräisiä vuoroja.

Maksavia matkustajia on 55 %, kun koko saaristoliikenteen keskiarvo 38 %. Tulot verrattuna aluksen käyttökustannuksiin ovat 3,6 %.

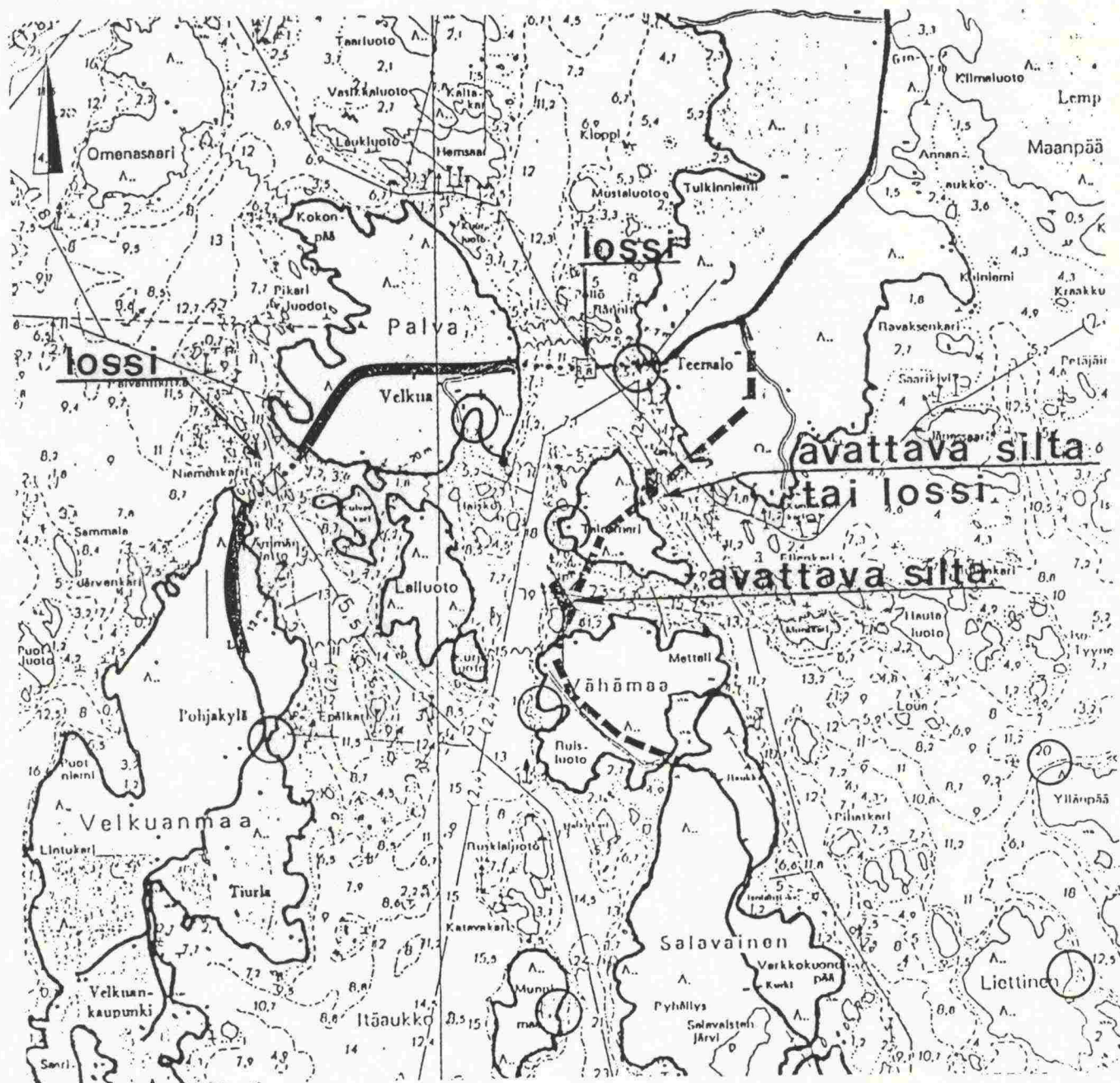
Uusimman suunnitelman mukaan reitti jaetaan kahteen osaan siten, että sekä Velkualle, että Rymättylälle tulee oma alus. Tätä ratkaisua on pidettävä väliaikaisena. Alueen yhteysalusliikenne voidaan hoitaa paremmalla palvelutasolla ja halvemmalla jos Salavainen yhdistetään Teersaloon, Talosmeren kautta, kahdella yksityistiellossilla ja liikenteeseen jää vain yksi Kaita-luokan alus hoitamaan Rymättylän liikennettä. Velkuaan jää muutama pikkusaari, joiden liikennetarpeet voidaan hoitaa tilausliikenteenä. Yksityistielossien kustannuksia voidaan alentaa siten, että molemmat lossit hoitaa yksi kuljettaja. Raskaat kuljetukset voidaan hoitaa jos yhteys alus käy näissä saarissa kerran-pari viikossa. Tällä järjestelyllä saataisiin huomattava kustannussäästö kun vapautuisi yksi Kaita luokan alus korvaamaan vanhempaa ja miehistökustannuksiltaan kalliimpaa alusta. (Kuva 11)

Rymättylän reitti

Mossala	07.00
Åvensar	07.30
Pakinainen	08.10
Korvenmaa	08.20
Ruotsalainen	08.40
Haapala	08.50
Haapala	09.00
Ruotsalainen	09.10
Korvenmaa	09.30
Pakinainen	09.40
Röölä	10.40
Röölä	12.40
Ruotsalainen	13.30
Korvenmaa	13.50
Pakinainen	14.00
Åvensar	14.40
Mossala	15.10

Rymättylän liikenteeseen varataan Kaita-luokan alus. Alus lähtisi joinakin aamuina Mossalasta Åvensarin, Pakinaisten ja Ruotsalaisen kautta Haapalaan. Joku vuoro voisi mennä myös Röölään jos se jatko-yhteyksien ja palvelujen saatavuuden takia olisi tärkeätä. Tämä vesimatka vähentäisi kuitenkin mahdollisuuksia hoitaa päivällä saarten ja mantereen välisiä yhteyksiä. Alus voisi joinakin viikon päivinä yöpyä

Mossalassa, jos seuraavan aamuna on sieltä lähtö. Näin saataisiin uusi yhteys Houtskarin ja mantereen välille.



Kuva 11: Suunnitelma vuodelta 1988 Teersalon-Talosmeren ja Talosmeren-Salavaisten yksityis-tielossiksi

INIÖN RUNKOREITTI (reitti 2)

Reittiä liikennöidään Jumo II-aluksella. Aluksen kapasiteetti on 185 matkustajaa ja 9 autoa. Aluksen miehistön vahvuus on 4 miestä. Aluksen korvaamisesta suurella lautta-aluksella on tehty päätös. Uusi suuri lautta-alus tulee liikenteeseen 1995.

Reitti on vilkkain yhteysalusreiteistä, sitä käyttää vuodessa 36450 matkustajaa. Reitin käyttökustannukset ovat 2 973 000 markkaa ja pääomakustannukset 1 509 000 markkaa vuodessa. Matkustajaa kohden ovat kustannukset 123 markkaa, joka on toiseksi vähiten. Reitti yhdistää Iniön pääsaaret mantereeseen. Reitin varrella on 108 vakinaisesti asuttua taloutta ja 134 loma-asuntoa.

Iniön runkoreitti

Jumo	07.00
Laupunen	07.30
Jumo	08.00
Laupunen	08.30
Laupunen	10.00
Jumo	10.30
Laupunen	11.00
Laupunen	13.00
Jumo	13.30
Laupunen	14.00
Laupunen	16.00
Jumo	16.30
Laupunen	17.00
Laupunen	18.00
Jumo	18.30
Laupunen	19.00
Laupunen	20.00
Jumo	20.30

Kesällä kuljetetaan keskimäärin 162 matkustajaa päivässä ja talvella 81 matkustajaa.

Kesällä kuljetetaan keskimäärin 22 autoa päivässä ja talvella 18 autoa. Ruuhka-aikoina kapasiteetti on täydessä käytössä, tällöin voidaan joutua ajamaan ylimääräisiä vuoroja.

Maksavia matkustajia on 46 %, kun koko saaristoliikenteen keskiarvo 38 %.

Tulot verrattuna aluksen käyttökustannuksiin ovat 6,0 %.

Alus liikennöi pääsääntöisesti vain väliä Laupunen - Jumo. Kerran päivässä alus voisi ajaa reitin Jumo - Mossala - Jumo. Tällä järjestelyllä saadaan yhteys Houtskarın ja Kustaviin välille myös elinkeinoelämän kuljetuksille. Iniön sisällä voidaan liikkua saaresta toiseen Jumo-Dalen, Dalen-Keistiö ja suunnitteilla olevalla Jumo-Kolko losseilla.

INIÖN LISÄREITTI (reitti 3)

Reittiä liikennöidään Skarpen-aluksella. Aluksen kapasiteetti on 73 matkustajaa ja 4 autoa. Aluksen miehistön vahvuus on 4 miestä.

Reitti on jonkin verran keskimääräistä hiljaisempi sitä käyttää vuodessa 10000 matkustajaa. Reitin käyttökustannukset ovat 2 529 000 markkaa ja pääomakustannukset 1 054 000 markkaa vuodessa. Kustannuksia nostaa aluksen neljän hengen miehitys. Matkustajaa kohden ovat kustannukset 358 markkaa, joka vastaa yhteysalusten keskimääräistä kustannusta. Reitti yhdistää Iniön pienet saaret Iniön pääsaareen, alus käy myös Parattulassa. Reitin varrella on 11 vakinaisesti asuttua taloutta ja 109 loma-asuntoa.

Kesällä kuljetetaan keskimäärin 31 matkustajaa päivässä ja talvella lähes sama määrä eli 27 matkustajaa.

Kesällä kuljetetaan keskimäärin 3 autoa päivässä ja talvella yhtä monta. Ruuhka-aikoina kapasiteetti on täydessä käytössä, tällöin voidaan joutua ajamaan ylimääräisiä vuoroja.

Maksavia matkustajia on 19 %, kun koko saaristoliikenteen keskiarvo 38 %. Tulot verrattuna aluksen käyttökustannuksiin ovat 0,6 %.

Reitin kustannuksia voitaisiin alentaa vaihtamalla alus Viken tyyppiseen laivaan, jolloin palkkakustannukset putoaisivat puoleen, mutta aluksen kapasiteetti riittäisi vielä hyvin, autojen kuljetuskapasiteetti jopa kasvaisi.

Reitti voidaan suunnitella täydentämään uuden runkoreitin ja kolmen Iniön pääsaaret yhdistävän lossin tarjoamia liikennepalveluja. Aluksen kotisatama voisi olla Åselholm, josta se lähtisi aamulla Norrbyhyn, täältä se lähtisi kiertämään Iniön läntiset pikkusaaret vastapäivään ja palaisi Norrbyhyn. Iltapäivällä alus tekisi saman kierroksen toiseen suuntaan. Illaksi alus palaisi Åselholmaan. Alus poikkeaisi tarvittaessa Dalenin itäpuolen pikkusaariin. Skarpen voisi tehdä päivällä yhden edestakaisen matkan Keistiön ja Mossalan välillä, jolloin saataisiin sulkeutumaan koko saariston kiertävä reitti Kustavista Korppooseen. Hiljaisina päivinä Skarpen hoitaa myös Bastön reitin pikkusaarten liikenteen Iniön kautta.

Tämä alus hoitaa Iniön kunnan sisäistä liikennettä. Reitin sekä aikataulun yksityiskohtainen suunnittelu voidaan tehdä kunnassa aikataulun kokonaisraamien puitteissa.

Iniön lisäreitti

Åselholm	07.00
Norrby	07.40
Åselholm	08.20
Kvarnholm	Y
Själö	Y
Nåtö	Y
Ytterstö	Y
Lempmo	Y
Salmis	Y
Lammholm	Y
Perkala S	Y
Perkala N	Y
Norrby	11.30
Norrby	13.00
Perkala N	Y
Perkala S	Y
Lammholm	Y
Salmis	Y
Lempmo	Y
Ytterstö	Y
Nåtö	Y
Själö	Y
Kvarnholm	Y
Åselholm	16.15
Norrby	17.00
Åselholm	17.40

HOUTSKARIN REITTI (reitti 4)

Reittiä liikennöidään Bastö-aluksella. Aluksen kapasiteetti on 45 matkustajaa ja 3-4 autoa. Aluksen miehistön vahvuus on 2 miestä.

Reitti on hiljainen sitä käyttää vuodessa n. 6400 matkustajaa. Reitin käyttökustannukset ovat 1 750 000 markkaa ja pääomakustannukset 585 000 markkaa vuodessa. Matkustajaa kohden ovat kustannukset 365 markkaa, joka on jonkin verran keskimääräistä enemmän.

Reitin varrella on 12 vakinaisesti asuttua kiinteistöä ja 38 loma-asuntoa.

Reitillä ajetaan 14 yhdensuuntaista vakinaista vuoroa viikossa kesällä ja vuoroa talvella. Tämän lisäksi ajetaan tilausvuoroja.

Kesällä kuljetetaan keskimäärin 35 matkustajaa päivässä ja talvella 12 matkustajaa. Kesällä matkustajien määrä kasvaa kolminkertaiseksi, jonka mukaan reitti kasvattaa eniten liikennettä vapaa-ajan kulkijoilla.

Kesällä on keskimäärin 15 matkustajaa vuorossa, joka merkitsee 33 % kapasiteetin käyttöastetta. Talvella on keskimäärin 6 matkustajaa, joka vastaa 13 % käyttöastetta.

Houtskarın reitti

Torsholma	07.40
Själö	08.10
Härklot	08.25
Nätö	08.35
Sövdö	08.50
Bockholm	Y
Äplö	09.00
Lempnäs	09.15
Sördö	09.30
Roslax	10.00
Näsby	10.30
Berghamn	12.00
Berghamn	13.00
Näsby	14.30
Roslax	14.50
Sördö	x
Lempnäs	x
Äplö	x
Bockholm	Y
Sövdö	x
Nätö	x
Härklot	x
Själö	x
Torsholma	17.00

Kesällä ja talvella kuljetetaan keskimäärin 2 autoa päivässä.

Autoja kyydissä keskimäärin 1, joka vastaa 25 % kapasiteetin käyttöasteesta. Autojen kuljetustarve on vähäinen ja se voitaneen tarvittaessa hoitaa tilausliikenteen periaatteella. Ruuhka-aikoina kapasiteetti on täydessä käytössä, tällöin voidaan joutua ajamaan ylimääräisiä vuoroja.

Maksavia matkustajia on 50 %, kun koko saaristoliikenteen keskiarvo 38 %.

Tulot verrattuna aluksen käyttökustannuksiin ovat 1,5 %.

Alus lähtee aamulla Torsholmasta ja ajaa Näsbyhyn ja palaa sieltä Torsholmaan. Keskiviikkona, perjantaina ja sunnuntaina tapahtuu lähtö Näsbystä.

Reittiä voitaisiin jatkaa Näsbystä Berghamniin, kun samalla Bergön reittiä jatkettaisiin Berghamniin voitaisiin Finnö jättää pois liikenteestä. Bastö voisi lähteä aina aamulla Torsholmasta tai vaihtoehtoisesti joinakin päivinä Berghamnista. Näinä päivinä lähtisi Bergö vastaavasti Nauvosta. Reitin kautta on nykyisin yhteys Houtskarista Torsholman kautta Ahvenanmaalle. Se on siten hyvä lisä saariston poikittaisliikenteelle. Vaihtoehtoisesti alus ajaa reittiä Mossala - Keistiö - Nätö - Själö - Torsholma.

NAUVON POHJOINEN REITTI (reitti 5)

Reittiä liikennöidään Bergö-aluksella. Aluksen kapasiteetti on 45 matkustajaa ja 3-4 autoa. Aluksen miehistön vahvuus on 2 miestä.

Reitti on suhteellisen hiljainen sitä käyttää vuodessa n. 11000 matkustajaa. Reitin käyttökustannukset ovat 1 289 000 markkaa ja pääomakustannukset 562 000 markkaa vuodessa. Matkustajaa kohden ovat kustannukset 168 markkaa, joka on keskimääräistä vähemmän. Reitin varrella on 22 vakinaisesti asuttua kiinteistöä ja 90 loma-asuntoa.

Reitillä ajetaan 20 yhdensuuntaista vuoroa viikossa kesällä ja 18 vuoroa talvella. Vuorot jakaantuvat viikonpäiville seuraavasti:

ma	4, talvella 3
ti	2
ke	2
to	4
pe	4
la	4
su	2, talvella 1

Kesällä kuljetetaan keskimäärin 46 matkustajaa päivässä ja talvella 26 matkustajaa. Talvimatkustajien määrä kuvanee kiinteän asutuksen matkustustarvetta.

Kesällä on keskimäärin 16 matkustajaa vuorossa, joka merkitsee 36 % kapasiteetin käyttöastetta. Talvella on keskimäärin 10 matkustajaa, joka vastaa 22 % käyttöastetta. Ruuhka-aikoina kapasiteetti on täydessä käytössä, tällöin voidaan joutua ajamaan ylimääräisiä vuoroja.

Kesällä kuljetetaan keskimäärin 3 autoa päivässä ja talvella 2 autoa. Kesällä on autoja kyydissä keskimäärin 0,5 kappaletta, joka vastaa 12 % kapasiteetin käyttöasteesta ja talvella vastaavat luvut ovat 0,3 ja 8%. Autojen kuljetustarve on vähäinen ja se voitaneen tarvittaessa hoitaa tilausliikenteen periaatteella.

Maksavia matkustajia on 56 %, kun koko saaristoliikenteen keskiarvo 38 %.

Tulot verrattuna aluksen käyttökustannuksiin ovat 4,4 %.

Nykyisen aikataulun mukaan laiva lähtee aamulla Åvensarista Nauvoon. Reitti voitaisiin järjestellä uudelleen siten, että laiva lähtisi aamulla Berghamnista ja hoitaisi Houtskarín ja Korppoon väliset saaret, jotka nykyisin hoitaa Finnö. Laiva voisi tarvittaessa piipahtaa tämän jälkeen vielä Norrskatassa, jos sinne olisi menijöitä. Sitten jatkettaisiin Åvensarin kautta Maskinnamoon. Matka jatkuisi Järvsarin ja Innamon kautta yleisen tien päähän Hankaan ja sieltä edelleen Seilin kautta Nauvoon.

Nauvon pohjoinen reitti

Berghamn	06.00
Kittuis	06.40
Storpensar	x
Lillpensar	07.30
Havträsk	x
Åvensar	08.10
Maskinnamo	08.30
Järvsaar	08.50
Innamo	09.10
Nagu/Nauvo	10.00
Själö / Seili	10.30
Hanka	11.00
Hanka	12.00
Själö / Seili	12.30
Nagu/Nauvo	13.00
Innamo	13.50
Järvsaar	14.20
Maskinnamo	14.40
Åvensar	15.00
Havträsk	15.30
Lillpensar	15.10
Storpensar	x
Kittuis	16.20
Berghamn	17.00

Reitin loppuosa voitaisiin ajaa myös toisinkin päin jos Nauvoon menijöitä on enemmän kuin Hankaan.

Matkustajilla olisi mahdollisuus jatkaa Turun suuntaan joko Honkasta tai Nauvosta tai jäädä asioimaan Nauvoon. Honkasta on matkaa Turkuun 7 km vähemmän kuin Nauvosta, eikä matkalla ole ruuhkaisia losseja. Laiva lähtisi paluumatkalle kolmen tunnin kuluttua samaa reittiä. Tämä aika riittäisi lyhyelle käynnille Turkuun.

Laiva palaisi illalla Berghamniin. Alus voisi jonakin viikonpäivänä päivänä lähteä aamulla Nauvosta, jolloin vastaavasti Bastö lähtisi Berghamnista.

Liikennetarpeen tyydyttämiseksi riittäisi yksi edestakainen vuoro päivässä. Jakoyhteyksiä parantaisi se, että reitin kummassakin päässä olisi yhteys yleiselle tielle.

Bergön ja Bastön reittien uudelleen järjestely antaisi mahdollisuuden luopua Finnön käytöstä. Ne saaret joita Finnö hoitaa nykyisin Houtskar-
in eteläpuolella hoidettaisiin tilausliikenteenä yksityisellä aluksella. Tämä järjestely vastaisi hyvin Saaristoliikennetoimikunnan mietinnön periaatteita.

UTÖN REITTI (reitti 6)

Reittiä liikennöidään Harun-aluksella. Aluksen kapasiteetti on 160 matkustajaa, autoja ei voida ottaa ollenkaan. Aluksen miehistön vahvuus on 6, mikä on yhteysalusten suurin miehistö.

Reitti on keskimääräisen vilkas, sitä käyttää vuodessa 14300 matkustajaa. Käyttökustannukset ovat 4 747 000 markkaa ja pääomakustannukset 1 619 000 vuodessa. Reitti on selvästi kallein yhteysalusreitti. Kustannukset matkustajaa kohden ovat 443 markkaa, joka on toiseksi eniten. Reitin varrella on 53 vakinaisesti asuttua taloutta ja 119 loma-asuntoa.

Reitillä ajetaan 12 yhdensuuntaista vuoroa viikossa kesällä ja 10 vuoroa talvella. Vuorot jakaantuvat viikonpäiville seuraavasti:

ma	1
ti	1, talvella 2
ke	3, talvella 0
to	1,
pe	2
la	2
su	2,

Kesällä kuljetetaan keskimäärin 69 matkustajaa päivässä ja talvella 30 matkustajaa. Talvimatkustajien määrä kuvanee kiinteän asutuksen matkustustarvetta.

Kesällä on keskimäärin 40 matkustajaa vuorossa, joka merkitsee 25 % kapasiteetin käyttöastetta. Talvella on keskimäärin 21 matkustajaa, joka vastaa 13 % käyttöastetta. Ruuhka-aikoina kapasiteetti on täydessä käytössä, tällöin voidaan joutua ajamaan ylimääräisiä vuoroja.

Maksavia matkustajia on 50 %, kun koko saaristoliikenteen keskiarvo 38 %.

Nykyisen kesäaikataulun mukaan Pärnäsistä Utöhön pääsee samana päivänä edestakaisin vain keskiviikkona. Silloinkaan saarella ei ole aikaa viipyä, sillä laiva lähtee saman tien takaisin. Utöstä mantereelle ehtii asioimaan vain perjantaina saman päivän aikana, jolloin aikaa jää 7 tuntia.

Liikenteen uudelleen järjestelemiseksi on alustava suunnitelma, jonka mukaan talviliikenne annettaisiin yksityisen laivanomistajan hoidettavaksi. Kesäaikana liikenne hoidettaisiin nopealla, kevyellä kalustolla. Siirtyminen kevyempään kalustoon säästäisi myös merkittävästi palkkakustannuksia. Alus voisi ajaa Pärnäisistä suoraan Jurmoon ja sieltä edelleen Utöhön. Tarvittaessa voitaisiin poiketa Aspöissä, muut nykyisen reitin varrella olevat saaret hoidettaisiin Fiskön reittiä järjestelemällä.

Nopea alus ehtisi kulkea reitin 3-4 kertaa yhteen suuntaan päivässä. Tämä antaisi saaren asukkaille mahdollisuuden asiointiin mantereella useampana päivänä viikossa.

Uusi nopea yhteys antaisi myös matkailijoille aivan uuden mahdollisuuden tutustua Utöhön tai Jurmoon yhden päivän aikana. Utöstä saattaisikin muodostua suosittu matkailukohde, onhan Utö valtakunnallisesti hyvin tunnettu paikka ja eksoottisen kohteen maineessa.

Utö on pääosin puolustusvoimien käytössä. Koska kuljetustarpeet liittyvät suurelta osin puolustusvoimien läsnäoloon tulisi löytää mahdollisimman tehokas ja taloudellinen yhteistyö puolustusvoimien ja merenkulkupiirin kaluston käytössä.

Utön reitti
Uusi nopea alus

Utö	07.00
Jurmo	x
Nötö	x
Pernäs	09.30
Pernäs	10.00
Nötö	x
Jurmo	x
Utö	12.30
Utö	14.30
Jurmo	x
Nötö	x
Pernäs	17.00

Utön reitti
Nykyinen aikataulu / Harun

Utö	06.00
Jurmo	x
Nötö	x
Pernäs	10.00
Pernäs	18.15
Nötö	x
Jurmo	x
Utö	22.30

PARAISTEN REITTI (reitti 7)

Reittiä liikennöidään Viken-aluksella. Aluksen kapasiteetti on 40 matkustajaa ja 9 autoa. Aluksen miehistön vahvuus on 2 miestä.

Reitti on liikennemäärältään keskimääräinen, sitä käyttää vuodessa 12000 matkustajaa. Reitin käyttökustannukset ovat 1 226 000 markkaa ja pääomakustannukset 416 000 markkaa vuodessa. Matkustajaa kohden ovat kustannukset 137 markkaa, joka on selvästi keskimääräistä vähemmän. Reitin varrella on 10 vakinaisesti asuttua taloutta ja 28 kesä-asuntoa.

Reitin palvelutaso on yhteysalusreiteistä kaikkein korkein samalla kun se palvelee pientä määrää kiinteistöjä. Reitti toimiikin lähes maantielossin periaatteella. Kesällä ajetaan 58 yhdensuuntaista vuoroa viikossa Granvikin ja Heisalan välillä, muiden saarten yhteydet ovat tästä noin puolta harvemmat. Vuorot jakaantuvat viikonpäiville seuraavasti:

ma	10
ti	10
ke	10
to	10
pe	4
la	2
su	2

Kesällä kuljetetaan keskimäärin 41 matkustajaa päivässä ja talvella 31 matkustajaa.

Kesällä on keskimäärin 5 matkustajaa vuorossa, joka merkitsee 12 % kapasiteetin käyttöastetta. Talvella on keskimäärin 4 matkustajaa, joka vastaa 10 % käyttöastetta. Ruuhka-aikoina kapasiteetti on täydessä käytössä, tällöin voidaan joutua ajamaan ylimääräisiä vuoroja.

Kesällä kuljetetaan keskimäärin 14 autoa päivässä ja talvella 12 autoa. Kesällä on autoja kyydissä keskimäärin 2 kappaletta, joka vastaa 22 % kapasiteetin käyttöasteesta ja talvella luvut ovat lähes samat.

Maksavia matkustajia on 24 %, kun koko saaristoliikenteen keskiarvo 38 %.

Tulot verrattuna aluksen käyttökustannuksiin ovat 4,0 %.

Reittiä voitaisiin jatkaa Nauvon puolelle, jolloin se hoitaisi Kirjaisten lähellä olevat nyt Fiskön liikennöimät lähisaaret. Pitempi reitti voitaisiin ajaa kerran päivässä. Pensarissa saakka voitaisiin käydä vielä toisenkin kerran päivässä. Heisalan vuoroja voitaisiin vähentää arkipäivisin.

Paraisten reitti

Granvik	07.30
Heisala	07.45
Björkholm	x
Ramsholm	x
Aspholm	x
Kuggö	x
Pensar	08.45
Kuggö	x
Aspholm	x
Ramsholm	x
Björkholm	x
Heisala	09.45
Granvik	10.00
Granvik	11.00
Heisala	11.15
Björkholm	x
Ramsholm	x
Aspholm	x
Kuggö	x
Pensar	12.15
Kirjais	12.45
Pensar	13.15
Kuggö	x
Aspholm	x
Ramsholm	x
Björkholm	x
Heisala	14.15
Granvik	14.30
Granvik	14.30
Heisala	14.45
Björkholm	x
Ramsholm	x
Aspholm	x
Kuggö	x
Pensar	15.45
Kuggö	x
Aspholm	x
Ramsholm	x
Björkholm	x
Heisala	16.45
Granvik	17.00

NAUVON ETELÄINEN REITTI (reitti 8)

Reittiä liikennöidään Fiskö-aluksella. Aluksen kapasiteetti on 36 matkustajaa ja 2 autoa. Aluksen miehistön vahvuus on 2 miestä.

Reitti on toiseksi hiljaisin, sitä käyttää vuodessa 4590 matkustajaa. Reitin käyttökustannukset ovat 1 378 000 markkaa ja pääomakustannukset 412 000 markkaa vuodessa. Matkustajaa kohden ovat kustannukset 390 markkaa, joka on kolmanneksi eniten. Reitin varrella on 24 vakinaisesti asuttua taloutta ja 77 loma-asuntoa.

Reitillä ajetaan kesällä 12 yhdensuuntaista vuoroa viikossa Kirjaisten ja Borstön välillä, tämän lisäksi hoidetaan Pensarin liikenne. Vuorot jakaantuvat viikonpäiville seuraavasti:

ma	2
ti	2
ke	2
to	2
pe	1
la	1
su	2

Kesällä kuljetetaan keskimäärin 18 matkustajaa päivässä ja talvella 11 matkustajaa. Kesällä on keskimäärin 11 matkustajaa vuorossa, joka merkitsee 31 % kapasiteetin käyttöastetta. Talvella on keskimäärin 6 matkustajaa, joka vastaa 17 % käyttöastetta. Ruuhka-aikoina kapasiteetti on täydessä käytössä, tällöin voidaan joutua ajamaan ylimääräisiä vuoroja.

Nauvon eteläinen reitti:

Kirjais	07.30
Gullkrona	07.50
Stenskär	08.10
Grötö	x
Knivskär	x
Kopparholm	x
Nötö	09.10
Lökholm	09.30
Sandholm	09.50
Trunsö	x
Borstö	11.30
Vänö	12.30
Vänö	13.30
Borstö	14.30
Lökholm	x
Nötö	15.20
Kopparholm	x
Knivskär	x
Brännskär	16.20
Grötö	l
Stenskär	x
Gullkrona	x
Kirjais	17.00

Kesällä kuljetetaan keskimäärin 0,5 autoa päivässä samoin talvella. Autojen kuljetustarve on yhteysalusreiteistä kaikkein pienin ja kuljetukset voitaneen hoitaa tilausliikenteen periaatteella. Maksavia matkustajia on 37 %, kun koko saaristoliikenteen keskiarvo 38 %. Tulot verrattuna aluksen käyttökustannuksiin ovat 0,4 %.

Fiskön reitti voitaisiin järjestellä uudelleen siten, että Kirjaisten lähellä olevien saarten liikennetarpeet hoidettaisiin jatkamalla Vikenin reittiä. Viken kävisi kerran päivässä näillä saarilla, Pensarissa ehkä kaksi kertaa. Fiskö hoitaisi ulompien saarten liikenteen kuten nytkin. Reittiin yhdistettäisiin myös ne saaret jotka jäävät Utön reitistä hoitamatta kun uusi alus oikaisee suoraan Pärnäsistä Jurmoon. Kun reitistä annetaan Pensarin ja Kirjaisten lähisaaret hoidettavaksi Vikenille ehtisi alus jatkamaan matkaansa Borstöstä Vänöhön. Näin saataisiin poikittaisyhteys Hiittisten suunnalta Nauvoon. Alus voisi pitää Kirjaista kotisatamaan, mutta jonakin viikonpäivänä, se ajaisi reitin vain yhteen suuntaan ja jäisi yöksi Vänöhön. Näin saataisiin myös viikottainen aamuvuoro saaristosta mantereeseen suuntaan. Nauvon eteläisen saariston liikennettä palvelisi edelleen yksityisen liikenteenharjoittajan omistama Cheri-alus kuten tälläkin hetkellä.

HIITTISTEN RUNKOREITTI (reitti 9)

Reittiä liikennöidään Falkö-aluksella. Aluksen kapasiteetti on 110 matkustajaa ja 9 autoa. Aluksen miehistön vahvuus on 4.

Reitti on toiseksi vilkkain, sitä käyttää vuodessa 35550 matkustajaa. Käyttökustannukset ovat 2 549 000 markkaa ja pääomakustannukset 1 308 000 markkaa vuodessa. Kustannukset matkustajaa kohden ovat 108 markkaa, joka on pienin kaikista yhteysaluksista. Reitin varrella on 137 vakinaisesti asuttua taloutta ja 379 loma-asuntoa. Loma-asuntojen määrä on suurin kaikista yhteysaluksista.

Reitillä ajetaan 63 yhdensuuntaista vuoroa viikossa kesällä välillä Kasnäs- Rosala (Hiittinen). Tämän lisäksi alus hoitaa lähisaarten liikennettä. Vuorot jakaantuvat viikonpäiville seuraavasti:

ma	10
ti	10
ke	10
to	10
pe	10
la	7
su	6

Hiittisten runkoreitti

Rosala	06.20
Kasnäs	07.00
Rosala	07.40
Kasnäs	08.20
Kasnäs	09.00
Rosala	09.40
Kasnäs	10.20
Kasnäs	11.00
Rosala	11.40
Kasnäs	12.20
Kasnäs	14.00
Rosala	14.40
Kasnäs	15.20
Kasnäs	16.00
Rosala	16.40
Kasnäs	17.20
Kasnäs	18.00
Rosala	18.40

Kesällä kuljetetaan keskimäärin 143 matkustajaa päivässä ja talvella 84 matkustajaa.

Kesällä on keskimäärin 14 matkustajaa vuorossa, joka merkitsee 13 % kapasiteetin käyttöastetta. Talvella on keskimäärin 8 matkustajaa, joka vastaa 7 % käyttöastetta. Ruuhka-aikoina kapasiteetti on täydessä käytössä, tällöin voidaan joutua ajamaan ylimääräisiä vuoroja.

Maksavia matkustajia on 27 %, kun koko saaristoliikenteen keskiarvo 38 %. Tulojen suhde käyttökustannuksiin on 4.7 %.

Tehdyn tilauksen mukaan uusi suuri lautta-alus aloittaa syksyllä 1994 liikennöinnin Kasnäsin ja Rosalan saaren keskiosaan rakennettavan uuden laiturin välillä. Aluksen kapasiteetti on 200 matkustajaa ja 52 autoa. Aluksen käyttöönotto merkitsee ratkaisevaa lisäystä reitin kapasiteettiin.

HIITTISTEN LISÄREITTI (reitti 10)

Reittiä liikennöidään Satava-aluksella. Aluksen kapasiteetti on 110 matkustajaa ja 3 autoa. Aluksen miehistön vahvuus on 4 miestä.

Reitti on suhteellisen hiljainen, sitä käyttää vuodessa 11300 matkustajaa. Reitin käyttökustannukset ovat 2 192 000 markkaa ja pääomakustannukset 1 087 000 markkaa vuodessa. Kustannuksia nostaa Satavan neljän hengen miehistö. Reittiä voitaisiin yhtä hyvin hoitaa Kaita-tyyppisellä aluksella, jolloin kustannukset laskisivat merkittävästi samalla kun autojen kuljetuskapasiteetti lisääntyisi. Matkustajaa kohden ovat kustannukset 290 markkaa, joka on jonkin verran keskimääräistä vähemmän. Reitin varrella on 60 kiinteästi asuttua taloutta ja 322 loma-asuntoa. Loma-asuntojen määrä on lähes yhtä suuri kuin Falkön reitin varrella.

Kesällä kuljetetaan keskimäärin 54 matkustajaa päivässä ja talvella 24 matkustajaa. Kapasiteetin käyttöaste on alhainen. Ruuhka-aikoina kapasiteetti on täydessä käytössä, tällöin voidaan joutua ajamaan ylimääräisiä vuoroja.

Kesällä kuljetetaan keskimäärin 6 autoa päivässä ja talvella 3 autoa.

Maksavia matkustajia on 42 %, kun koko saaristoliikenteen keskiarvo 38 %.

Tulot verrattuna aluksen käyttökustannuksiin ovat 2,1 %.

Hiittisten lisäreitti

Vänö	06.00
Tunnhamn	x
Holma	07.40
Kasnäs	08.00
Ängesö	08.40
Grönvik	09.00
Vänoxa	09.15
Biskopsö	09.30
Dalsbruk	10.00
Dalsbruk	12.00
Biskopsö	12.30
Vänoxa	12.45
Grönvik	13.00
Ängesö	13.20
Kasnäs	14.00
Holma	14.20
Tunnhamn	x
Vänö	16.00

Reitistö yhdistää Hiittisten itäisen ja läntisen saariston Taalintehtaalle ja Kasnäsiin. Kun syksyllä otetaan käyttöön suuri lautta-alus Kasnäsin ja Rosalan välille tarvitaan edelleen alus hoitamaan pienten saarten yhteyksiä. Reitit voidaan muokata nykyisen reitistön pohjalta syöttämään liikennettä runkoreitille ja hoitamaan yhteyksiä Taalintehtaalle. Tällä hetkellä kahden yhteysaluksen reitin alueella asuu vakinaisesti 343 asukasta. Kun toteutetaan tässä esitetyt järjestelyt, jotka koskevat Hiittistä, Rosalaa, Högsåraa ja Örötä jää enää 90 asukasta eli 26 % nykyisestä määrästä yhteysaluksen varaan. Näistä 49 asukasta itäiseen saaristoon ja 41 läntiseen saaristoon.

Hiittisten alueen pikkusaarten liikennettä hoidettaisiin yhteysaluksella, joka pitäisi kotisatamana Vänötä. Alus lähtisi aamulla Vänöstä Kasnäsiin ja sieltä edelleen Biskopsön kautta Taalintehtaalle. Illaksi alus palaisi Vänöhön. Jonakin päivänä viikossa se kävisi myös Helsingholmissa ja Bolaxissa. Itäisten saarten yhteyksissä voitaisiin käyttää sekä Kasnäsiä, että Taalintehtasta kulkureittinä, jolloin saariin ja saarista päästäisiin joka vuorolla. Liikennepalveluja täydennettäisiin tarvittaessa ostamalla vuoroja yksityisiltä veneen tai aluksen omistajilta.

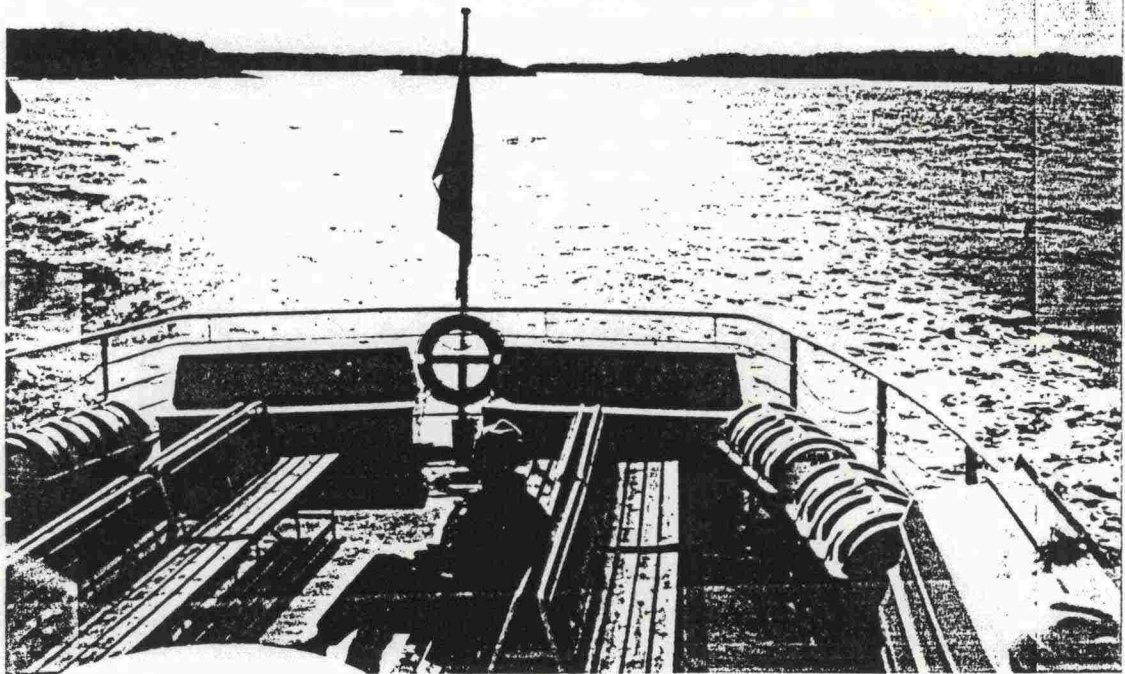


SUURI SAARISTOREITTI (reitti 11)

Eri yhteyksissä on esitetty ajatuksia poikittaisliikenteen kehittämiseksi Saaristomerellä. Asia voitaisiin ratkaista siten, että reittiliikenteestä vapautuva alus pantaisiin liikennöimään Hangon ja Kustavin väliä. Matka kestäisi yhteen suuntaan pari päivää. Reitti suunniteltaisiin kiertämään sellaisia saaria, joiden yhteydet ovat heikoimmat. Näin täydennettäisiin varsinaisten yhteysalusten vuoroja ja parannettaisiin kiinteän asutuksen palvelutasoa. Alus voisi lähteä tiistaina Kustavista Pärnäisiin, keskiviikkona jatkettaisiin Hankoon. Torstain ja perjantain kuluessa tehtäisiin matka Hangosta Pärnäisiin ja takaisin. Lauantaina lähdettäisiin pitkälle viikonloppumatkalle läpi saariston Pärnäisten kautta Kustaviin, jonne tultaisiin sunnuntai iltana. Maanantai olisi lepopäivä.

Reitin varrella poikettaisiin satamiin, joista on yhteys yleiselle tielle. Reitti tarjoaisi kiireettömälle jalankulkijalle tai pyöräilijälle mahdollisuuden tutustua Saaristomereen lyhyemmällä tai pidemmällä reitin osalla. Reitti suunniteltaisiin kiertämään sopivat kohteet siten, että yhden päivän matka kestäisi 8-10 tuntia. Reittiä voisi kokeilla aluksi kesällä muutaman kuukauden ajan. Asian kehittelyyn voisivat osallistua matkailuelinkeino, majoitusliikkeet ja kunnat.

Tässä yhteydessä voitaisiin myös pohtia yhteysalusten vapaan kapasiteetin markkinointia käypään hintaan matkailijoille tai matkailuyrittäjille. Yhteysalusten matkojen hinnoittelussa voitaisiin siirtyä kolmitasoiseen ryhmittelyyn: vakinaiset asukkaat, loma-asuntojen omistajat ja satunnaiset matkailijat.



9. SÄÄSTÖMAHDOLLISUUDET

Nykyisen käytännön mukaan yhteysalusliikennettä hoidettaisiin vuonna 1995 kymmenellä yhteysaluksella ja kahdella suurlautalla. Kokonaiskustannukset pääomakustannuksineen ilman suurlautojen kustannuksia olisivat tällöin 25,8 mmk. Tässä esitetyn uuden suunnitelman mukaan liikennettä hoidettaisiin kahdeksalla yhteysaluksella ja kahdella suurlautalla. Tällöin Kokonaiskustannukset olisivat 17,8 mmk. Laskennallinen säästö on siten 8,0 mmk, mikäli suunnitelma toteutetaan kaikilta osiltaan. Tämän lisäksi on saavutettavissa lisäsäästöjä jos avoveden aikaan siirrytään mahdollisuuksien mukaan henkilöliikenteessä käyttämään kevyitä ja nopeita aluksia.

Taulukko 4: Yhteysalusten säästömahdollisuudet

YHTEYSALUSTEN KUSTANNUKSET (1000 mk)

	1993	A	B
HARUN	6400	6400	3200 1)
JURMO II	4500	SUURLAUTTA	
FALKÖ	3900	SUURLAUTTA	
ROSALA II	3600		
SKARPEN	3600	3600	
SATAVA	3300	3300	1000 2)
BASTÖ	2300	2300	2300
BERGÖ	1900	1900	1900
FISKÖ	1800	1800	1800
FINNÖ	1700	1700	1700
VIKEN	1600	1600	1600
KAITA	1600	1600	1600
KIVIMO	1600	1600	1600
yksityisiltä ostettavat vuorot			600
yksityistielossit			500
yhteensä		25800	17800

A= nykyiset reitit 1995

B= uudet reitit 1995

1) Harun korvataan halvemmalla aluksella

2) kesäliikenne välillä Hanko- Parattula

kustannussäästö 8.0 mmk
suurlautojen kustannuksia ei ole
laskelmassa mukana

periaate: aluksia poistetaan kallimmasta päästä ja jäljelle
jäävät sijoitetaan reiteille niiden sopivuuden mukaan

Kuvaluettelo

Kuva 1. Saarten vakinaiset asukkaat ja laivavuorojen määrä

Kuva 2: Yhteysalusten nykyiset reitit

Kuva 3. Yhteysalusten kokonaiskustannukset

Kuva 4. Yhteysalusten kokonaiskustannukset matkustajaa kohden

Kuva 5. Yhteysalusten kokonaiskustannukset taloutta kohden

Kuva 6. Saarten asukasmäärät

Kuva 7. Keskisuurten saarten asukasmäärä

Kuva 8. Kiinteä asutus ja loma-asutus yhteysalusreittien varrella

Kuva 9. Reittien matkustajamäärät

Kuva 10. Suunnitelma uusiksi yhteysalusreiteiksi

Kuva 11. Suunnitelma Teersalon-Talosmeren ja Talosmeren -Salavaisten yksityistielossiksi

Kuva 12. Suunnitelma Högsåran yksityistielossiksi vuodelta 1988

Taulukkoluetelo

Taulukko 1. Yhteysalusreittien kustannukset vuotta, päivää ja ajotuntia kohden sekä reittikohtaiset tulot

Taulukko 2. Perustietoja yhteysaluksista

Taulukko 3. Perustietoja yhteysaluksista

Tauukko 4. Yhteysalusten säästömahdollisuudet